

**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO**  
**FACULTAD DE DERECHO**

# **Efectos Jurídicos de la Nacionalidad de las Aeronaves**

**T E S I S**

**Q U E P R E S E N T A :**

**OFELIA MARTINEZ DE LA ROSA**

**PARA OBTENER EL GRADO DE:**

**LICENCIADO EN DERECHO**

**MEXICO - 1973**



Universidad Nacional  
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

**Biblioteca Central**



**UNAM – Dirección General de Bibliotecas**  
**Tesis Digitales**  
**Restricciones de uso**

**DERECHOS RESERVADOS ©**  
**PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL**

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

A mi padre: Sr. Francisco Martínez  
Herrera, que con sus sacrificios y  
comprensión, hizo posible la cris-  
talización del sueño que me forjé  
de niña.

( In Memoriam )

**A mi madre: Sra. Emelia de la Rosa  
Vda. de Martínez.**

9

**A mis hermanos: Juan Francisco,  
Javier y María Victoria.**

A:

Arturo.

**A la Sra. Josefina Rodríguez de Ibarra, con  
afecto y admiración.**

Al Sr. Licenciado Enrique M.  
Loeza T., con respeto y gratitud  
por guiarme en la elaboración de  
este trabajo.

A mis maestros.

A mis compañeros.

A todas aquellas personas que de buena  
o mala voluntad pusieron obstáculos en mi  
vida estudiantil, gracias, por que me en-  
señaron que en la vida es imprescindible  
luchar para vencer.

## SEÑORES DEL JURADO:

Al exponer ante su juicio la presente tesis, no pretendo ni con mucho presentar un trabajo del cual jamás se haya hablado, y con ello dar me infulas de originalidad, por el contrario, pues por el auge y la resonancia que en la actualidad ha cobrado el régimen de las aeronaves que en este estudio constituye su objeto, es lo que me ha llenado de ánimo a presentar ante vuestra reconocida e ilustrada competencia la simple manifestación de un esfuerzo, más lleno de imperfecciones y yerros, que de conocimientos, con el fin tan anhelado de dar con ello por concluidos mis estudios facultativos.

Vaya pues, confiado en la bondad y condescendencia del Honorable Jurado, al que le pido por anticipado las más cumplidas excusas, por los errores y falta de conocimientos que en este trabajo se encontrare, que si en manera alguna es portador de un mínimo de los jurídicos, habrá con ello cumplido su fin y su misión deseados.



# I N D I C E

	Pág.	
I	NATURALEZA JURIDICA DE LA AERONAVE	1
	A) Definición de aeronaves	6
	B) Clasificación de las aeronaves	10
II	NACIONALIDAD DE LAS AERONAVES	22
	A) Doble nacionalidad	37
	B) Registro de aeronaves	39
III	LEGISLACION NACIONAL	57
IV	ANTECEDENTES DEL ARTICULO 77 DEL CONVENIO DE CHICAGO	67
	A) Junta de Expertos	70
	B) Subcomité Jurídico	93
V	COMITE JURIDICO	134
	A) Propuestas de diferentes Delegaciones	135
	B) Resoluciones del Comité Jurídico sobre el Artículo 77 del Convenio de Chicago	149
VI	CONCLUSIONES	159
VII	APENDICE	167
VIII	BIBLIOGRAFIA	173

## I. NATURALEZA JURIDICA DE LA AERONAVE.

En cuanto a la determinación de la real naturaleza jurídica de la aeronave, no existe un criterio de uniformidad, ya que su regularización jurídica varía, de acuerdo con las diferentes reglamentaciones que cada país hace en particular.

La problemática de la naturaleza jurídica de la aeronave, consiste esencialmente, en saber, como es considerada bajo el punto de vista jurídico, ya sabemos, que la aeronave, en el aspecto técnico, es un todo mecánico, es decir, un aparato compuesto de motores, hélice, tren de aterrizaje, alas, etc. Pero en el jurídico, existen diversidad de criterios, ya que diferentes estudiosos del Derecho Aéreo, hacen una clasificación tripartita:

- I. La que considera que la naturaleza jurídica de la aeronave es la de un Bien Mueble.
- II. De un Bien Inmueble, y
- III. De Naturaleza Compuesta.

Dentro de la primera clasificación, se encuentran las siguientes exposiciones:

Francoz Rigalt, en su libro "Propiedad y derechos sobre Aeronaves", dice: que la aeronave es un bien mueble; pero no destinado a seguir la suerte de ningún bien mueble, ni a permanecer en un solo lugar. Su finalidad es el vuelo, su desplazamiento no es potencial sino real. Mas adelante explica, "La aeronave cuando está anclada es como cualquier otro mueble; cuando carretea o es remolcada tiene rasgos en común con

otros vehículos aunque empieza a diferenciarse de ellos; pero cuando está en vuelo, aparece como un vehículo singular." Expone; "es por eso que las aeronaves son muebles sometidas a reglas diversas de las que corresponden a los bienes mobiliarios. Compuesta por el planeador o casco, el motor o los accesorios, constituyen una unidad material y jurídica, eminentemente móviles.

Antonio Scialoja, en su libro, "Del Sistema del Derecho de la Navegación", dice en cuanto a la naturaleza jurídica de la aeronave; "no hay una disposición del derecho especial que declare a las aeronaves cosas muebles; pero tal como se ha indicado al tratar los buques, no es admisible considerar a las aeronaves en forma distinta de aquéllos".

Dentro de las legislaciones extranjeras existe también el criterio de considerar a la aeronave como un bien mueble, estas son: La Ley Francesa de la Aviación, el Código Civil y Comercial del 30 de noviembre de 1955 que establece: las aeronaves constituyen bienes muebles a los efectos de la aplicación de las reglas establecidas por el Código Civil.

En Italia, el Codice della Navigazione, del 30 de mayo de 1942, explica en el Artículo 861 que: "los aeromobiles estarán sujetos a las normas de los bienes muebles".

## II. La aeronave como un Bien Inmueble

En esta segunda clasificación, el autor Gay de Montellá, en su libro, "Principios de Derecho Aeronáutico", expresa lo siguiente: "si bien

es cierto que debido a las condiciones de transportabilidad y movilidad surgió la determinación del carácter de bien mueble, los requisitos a que está sometida en las diversas legislaciones internas e internacionales son propios de los bienes inmuebles. Tal hecho lo comprobamos en las circunstancias de ser exigible una nacionalidad y matrícula a toda aeronave, y principalmente su inscripción en un registro en el cual se anotan los cambios de propiedad, gravámenes y todo hecho que pueda modificar la situación jurídica de la aeronave, que la hacen participar de las características propias de los bienes inmuebles."

### III.- La aeronave como un bien de Naturaleza Compuesta

Tapia Salinas, en su "Manual de Derecho Aeronáutico", defiende este criterio, sustentando: "si atendemos al criterio gramatical de distinción y entendemos por muebles a aquellas cosas que careciendo de situación fija pueden ser desplazadas de un lugar a otro sin detrimento de su naturaleza, no cabe duda que podemos reputar a la aeronave como un bien de ese carácter. Ahora bien, si más adelante indicamos toda aeronave debe poseer una nacionalidad, constanding de una determinada matrícula y siendo obligatoria su inscripción en un registro aeronáutico en el que se anoten los nombres de los propietarios y los sucesivos cambios y gravámenes que experimenta, en este caso, no podemos por menos de considerar que tales requisitos se exigen únicamente y son exclusivos de los bienes inmuebles".

Habiendo explicado, los criterios existentes para determinar la naturaleza jurídica de la aeronave, expondré el propio.

La naturaleza jurídica de la aeronave, es mixta; en virtud de que

está sujeta al régimen jurídico de los bienes muebles, como de los inmuebles. Decir que la aeronave es mueble o inmueble en una forma definitiva, sería un error, ya que se tiene que atender preponderantemente a la finalidad del acto jurídico que se va a realizar, para saber si es susceptible de sujetarse a normas de los bienes muebles o de los bienes inmuebles.

Características de las aeronaves:

I.- Es una cosa mueble registrable

Es un bien mueble registrable sui generis, es decir, la nave aérea como cosa, es un bien mueble, que no se diferencia de los demás muebles, pero si se registra, en un registro aeronáutico, adquiere una personalidad propia e independiente.

II.- Posee una nacionalidad

La Ley de Vías Generales de Comunicación, en el Capítulo II, respectivo al régimen de las aeronaves, Artículo 312 Frac. V establece que: la inscripción de una aeronave en el registro aeronáutico mexicano y el otorgamiento de su matrícula le confieren la nacionalidad mexicana.

Con respecto a esta característica, diré que ésta es la más apreciable y fundamental, ya que la mayoría de las legislaciones, reconocen la nacionalidad de la nave aérea, sobre todo, a partir de la Convención de 1919, que estipula, en su Artículo sexto: "Las aeronaves tienen la nacionalidad del Estado en cuyo registro están matriculadas conforme a las prescripciones de la Sección 1 (c) del Anexo A.

III.- La aeronave es susceptible de hipotecarse.

La hipoteca, es un derecho real, que se constituye sobre aeronaves y que tiene como finalidad, garantizar el cumplimiento de una obligación principal.

La Ley de Vfas Generales de Comunicación, en el Capítulo XV, respectivo a los gravámenes, Artículo 362 dice: Son susceptibles de hipoteca:

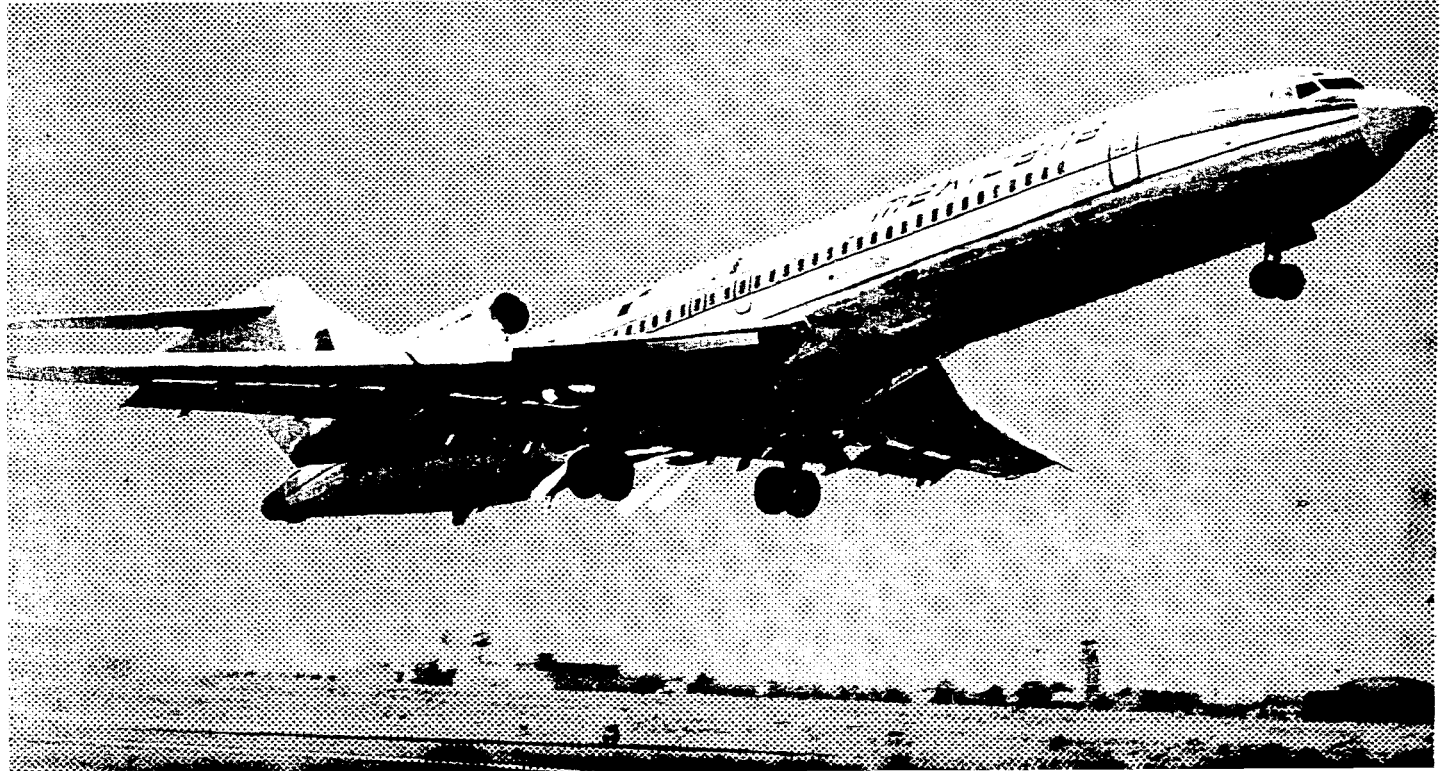
I.- Las aeronaves.

IV.- Posee una individualidad

La aeronave, una vez teniendo una nacionalidad y una marca que le sea otorgada por el registro aeronáutico respectivo, tiene su propia individualidad, es decir, tiene las características suficientes para hacerla diferente de las demás aeronaves.

V.- Es una casa compuesta

La aeronave forma una unidad orgánica, mediante la integración mecánica de sus motores, alerones, cabina, etc.



## A) DEFINICION DE AERONAVE

El vocablo "aeronave" es conocido mundialmente, es decir, en diferentes legislaciones se utiliza la palabra "aeronave", pero desde luego, con sus respectivos equivalentes. Así, en Francia a la aeronave, se le conoce con el nombre de Aeronef. En Inglaterra como Aircraft y Airship, para especificarla como navío aéreo o buque. En Italia tiene el significado de Aeromobile, y en Alemania lo referente a la nave, máquina aérea o embarcación se denomina Luftfahrzeug.

Ahora bien; el desarrollo a seguir en el presente tema es dar fundamentalmente, una definición de aeronave, pero, para llegar a este punto, expondré primeramente el criterio de diferentes legislaciones y Convenios internacionales.

La definición de aeronave, ha sido material constante de discusión en las diferentes legislaciones existentes, sin embargo vemos, que unas pecan de amplias, otras de restringidas y también existen las intermedias que tratan de conciliar las dos anteriores. Pero todo ello se debe a que cada legislador expone su criterio particular, sin que haya una uniformidad en cuanto a lo que concretamente se quiere especificar.

Las de Criterio Amplio, consisten en considerar primordialmente, la sola sustentación en el aire de la máquina aérea. Como ejemplo se tiene: El Convenio de París de 1919, que en su Anexo A, declara que aeronave es; "todo aparato o dispositivo que pueda sostenerse en la atmósfera merced a la reacción del aire".



Las Restringidas, condicionan a las naves aéreas el transporte de personas a través de la atmósfera, con excepción de los globos zondas. (1)

El ejemplo que se tiene de esta clasificación es la que da el Código de la Navegación Aérea de 1942, que define a la aeronave como: "toda máquina que sirve para el transporte por el aire de personas o cosas de un lugar a otro".

Las Intermedias, especifican su finalidad en la navegabilidad. Dentro de éstas se tiene a la Ley Chilena de 1925 que define a la aeronave como: "todo aparato capaz de elevarse y de circular en el aire".

Otras legislaciones que definen a la aeronave son:

El Código Aeronáutico Argentino que conceptúa a la aeronave como a "Los aparatos o mecanismos que puedan circular en el aire y que se an aptos para transportar personas o cosas".

La Ley Francesa de 1924 considera a la nave aérea como: "t<sub>o</sub>dos los aparatos capaces de elevarse o de circular en el aire".

El Proyecto del Código Aeronáutico Chileno en su artículo, dice - que la aeronave es: "todo aparato capaz de volar y de conducir a su bordo personas o cosas".

El Código Suizo de Navegación Aérea, declara que la aeronave es: "Los globos libres y cautivos, dirigibles, toda clase de aviones, planeado-

(1) Aquellos que sirven para investigaciones metereológicas.

res, autogiros, helicópteros, etc.....".

La Ley de Alemania del 21 de agosto de 1936, para definir la aeronave dice: "A los aviones, dirigibles, planeadores, globos, cometas y construcciones semejantes, destinados a un movimiento en el espacio aéreo".

La Ley de Aviación del Líbano del 11 de enero de 1949 establece; "se considera aeronave, para la aplicación de la presente ley todo aparato que pueda volar o navegar por el aire".

El Reglamento de la Navegación Aérea Italiana, precisa en lo concerniente a la aeronave: "es el mecanismo o estructura cualquiera que, utilizando la sustentación o dinámica del aire, sirva para transportar cosas o personas".

El Acta Aeronáutica de los Estados Unidos de América estatuye - que la aeronave es: "cualquier aparato ahora conocido, o en adelante inventado, usado o destinado para la navegación o el vuelo por aire".

Esta definición fue reproducida en la Convención de Madrid de 1926, así como también, en el Convenio de la Habana de 1928.

El Convenio de 1919 y el de Chicago de 1944, también determinan a la aeronave como: "Todo aparato que pueda sostenerse en la atmósfera - merced a la reacción del aire". Solamente la Convención de 1944, agrega la palabra dispositivo, quedando así "todo aparato o dispositivo, etc...".

La Convención Sanitaria Internacional para la Navegación Aérea, suscrita en La Haya explica, en el Artículo 10. de Párrafo 10., que la aero-

nave es: "todo aparato que pueda sostenerse en la atmósfera gracias a las reacciones del aire y destinado a la navegación aérea".

Por último, se tiene la exposición que hace, la Ley de Vías Generales de Comunicaciones vigente, en el Artículo 311 que dice: "Para los efectos de esta ley se considera aeronave cualquier vehículo que pueda sostenerse en el aire".

Después de haber hecho la anterior exposición, creo estar en aptitud, para dar mi opinión en cuanto a la definición de la aeronave, aún cuando ésta dista de ser perfecta, y sin que con ello trate de solucionar un problema bastante difícil.

Aeronave es: "todo aparato más pesado que el aire, que circule en el aire y cuya finalidad es el transportar personas o cosas".



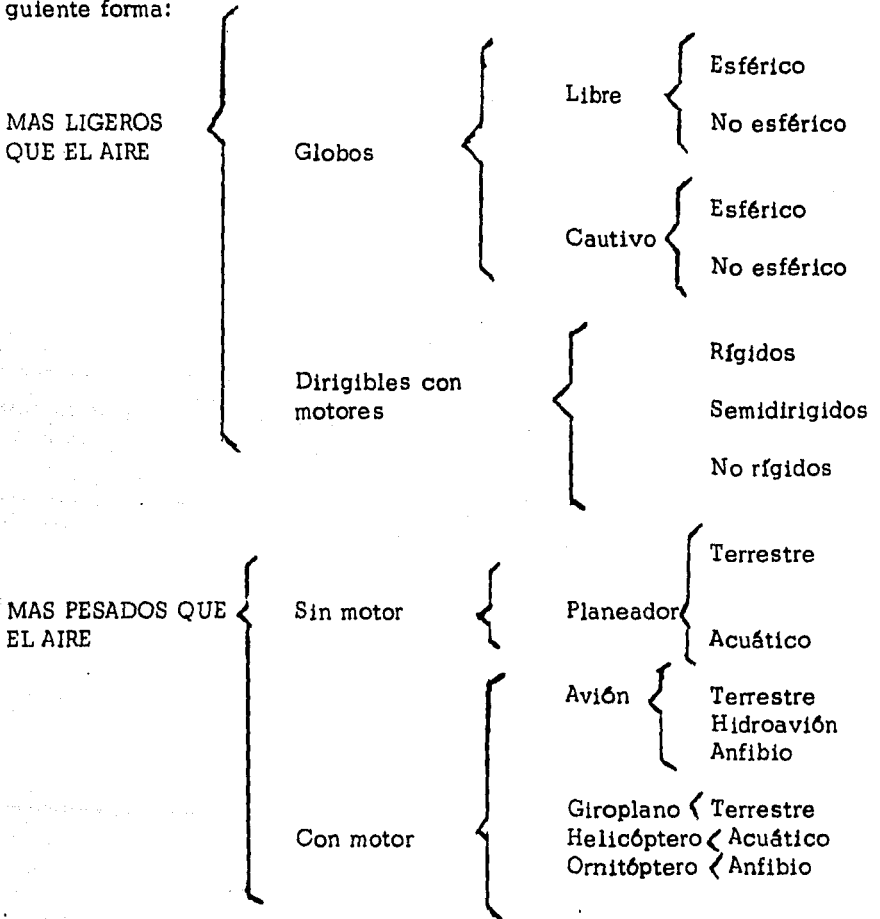
toma grandes proporciones como industria y como un elemento bélico de gran importancia, ya que potencias como Estados Unidos producen aviones a gran escala. Al finalizar la primera guerra mundial, y estimulados por las hazañas de Lindberg, Costes y Lebirs, Alcock y Brown, Wiley Post y otros que habían iniciado en el ámbito internacional la explotación de las rutas aéreas mundiales se abre la era de la aviación comercial. Más tarde, creciendo la necesidad humana por trasladarse de un punto a otro bastante distante y como consecuencia de ello, el desarrollo del transporte aéreo tanto nacional como internacional también la creciente industrialización de diversos países en materia aviatoria con miras a abrir nuevos horizontes y mercados en el comercio internacional, como ejemplo se tiene a Estados Unidos, Francia, Alemania, Japón, etc. Al igual que el avance de la aviación con la finalidad de incrementar el turismo, hacen que sean factores decisivos en el desarrollo de la aviación.

Ahora bien: para la clasificación de las aeronaves, que es el tema de estudio en el presente capítulo, se toma como punto de partida, la gran diversidad de aeronaves existentes y su finalidad a la cual están destinadas. Desde el comienzo de la aviación, los países se preocuparon por reglamentarlas jurídicamente. Para lograr este objetivo, destacados jurisconsultos se han dedicado al estudio de su clasificación aportando valiosas ideas, así como las diversas Convenciones internacionales que se han realizado. Todo esto ha dado como resultado que existan dos criterios para clasificarlas:

A); Técnico, y

B).- Jurídico

Esta clasificación, la estudia de una manera exhaustiva y detallada la Organización de Aviación Civil Internacional, (OACI), organismo creado, por la Convención de Chicago, de 1944, en su Anexo 7, de la siguiente forma:



B).- Aspecto Jurídico. A este particular, existen dos corrientes para clasificar a las aeronaves:

Aeronaves {  
Públicas y  
Privadas.  
Nacionales y  
Extranjeras.

Fogliá y Mercado, en su libro "Derecho Aeronáutico", defienden esta postura para dividir a las aeronaves, sustentando: "Las aeronaves se dividen en nacionales y extranjeras, públicas y privadas:

- 1) En general están comprendidas aquí las máquinas matriculadas en los registros del país al cual pertenecen
- 2) Extranjeras. Son aquellas que están inscritas en otros registros no pertenecientes al Estado en el cual cumplen su cometido.
- 3) La Convención de París de 1919, en su Artículo 30, estableció que son aeronaves del Estado, las aeronaves militares y las máquinas exclusivamente destinadas a servicios del Estado como correos, aduana y de policía.

A su vez la Convención de Chicago de 1944, dispone en el Artículo 3o, letra b) que: "Se consideran aeronaves de Estado las utilizadas, en servicios militares, aduanas y de policía.

Por otra parte esta separación entre aeronaves de Estado y Privadas, ha sido seguida por casi todas las leyes de los distintos países".

También el profesor Eduardo Hamilton, en el libro, "Manual de Derecho Aéreo", hace un estudio de la clasificación de las aeronaves expre

sando: "Las aeronaves se clasifican en Públicas y Privadas.

Son aeronaves públicas las destinadas exclusivamente a un servicio del Estado.. Las demás son privadas". Más adelante dice que el régimen de las aeronaves públicas "están sometidas a un régimen de las aeronaves públicas "están sometidas a un régimen de excepción, en particular las militares, ya sea en el campo internacional como en las leyes nacionales".

Las principales características generales de este régimen son las siguientes:

a) Las aeronaves públicas, por el hecho de pertenecer al Estado y estar dedicadas a un servicio del mismo, tienen la nacionalidad del Estado al cual pertenecen y no necesitan, por lo tanto, acreditar la nacionalidad del propietario ni la matrícula;

b) Las aeronaves públicas tienen distintivos especiales que denotan su calidad y no están obligadas a llevar las marcas de nacionalidad y de matrícula;

c) No están sometidas al régimen ordinario del certificado de navegabilidad, pero el Estado debe disponer las revisiones necesarias para mantenerlas en condiciones estrictas de seguridad en el vuelo;

d) No rigen para ellas los requisitos de libros y documentos de a bordo;

e) Están sometidas a las normas de tránsito aéreo y de responsabilidad frente a terceros en la superficie;



f) Tienen libre acceso, en caso de necesidades del servicio - que desempeñan a los aeródromos públicos y particulares;

g) Están regidas por un régimen internacional de restricción, no gozando de ningún privilegio de tránsito, salvo permiso especial en cada caso".

Foglia y Mercado, en su libro de "Derecho Aeronáutico", comentan también: "En consecuencia, máquina pública es solo cuando esta destinada al servicio del poder público, como las militares, de policía o aduana.

Fuera de ellas, no existen otras aeronaves públicas, aunque sean propiedad del Estado". (2)

Después de haber expuesto la opinión de diferentes estudiosos del Derecho Aéreo en cuanto a la clasificación de las aeronaves, el siguiente paso a seguir, es lo que establecen las diversas Convenciones Internacionales que se han realizado y legislaciones en particular.

Desde la primera Sesión del Instituto de Derecho Internacional - de Madrid de 1911, se dividieron a las aeronaves en Públicas y Privadas.

Esta división se consolida en la Convención de 1919, en su Capítulo VII, Artículo 30, en el cual hace la clasificación de las aeronaves - en: Aéronefs d'Etat y Aéronefs Privés y dice: "Serán consideradas aeronaves del Estado:

- a) Las aeronaves militares;
- b) Las aeronaves destinadas exclusivamente a un servicio del

(2) Foglia y Mercado "Derecho Aeronáutico" 1968.

Estado, tal como; correos, aduana, policía.

Todas las aeronaves de Estado, con excepción de las militares; correos, aduanas y de policía, serán tratadas como aeronaves privadas y sometidas, como tales, a todas las disposiciones de la presente Convención...."

Posteriormente, en el Convenio de Chicago de 1944, se abandonan los términos de *Aéronefs d'Etat* y *Aéronefs privés* y se especifica que las aeronaves se dividen en estatales y civiles.

En su Artículo 3o. letra B) expresa que: "Se consideran aeronaves de Estado las utilizadas en servicios militares, de aduanas y de policía".

En esta disposición de Convenio de Chicago de 1944, respectivo a la clasificación de las aeronaves, no se especifica claramente cuáles serían las aeronaves privadas.

Julián Vertpleatse, en su libro, "Derecho Internacional Aéreo y del Espacio", explica al respecto lo siguiente: "El concepto de aparato es total, es de una naturaleza jurídica. La Convención de Chicago no da una definición explícita. Pero la prueba determinante parece ser si en algún momento el aparato se utiliza para uno de los tres servicios especiales que menciona: militar, de aduanas o de policía. La propiedad es el criterio. El uso del aparato en cada caso concreto, conferirá la clasificación.

Esto estaría de acuerdo con la base funcional que ha sido propuesta repetidas veces en este trabajo....." (3)

Con posterioridad en el Convenio Iberoamericano de Navegación Aérea de 1926, en su Artículo 30 dispone: "Serán consideradas como aeronaves de Estado: las aeronaves militares y las aeronaves exclusivamente afectas a un servicio de Estado, como el correo, las aduanas y la policía. Las demás serán reputadas como aeronaves privadas".

La Ley de Navegación Aérea, en su Artículo 2o. dispone: "Las aeronaves, ya sean del tipo más ligero que el aire o del más pesado se subdividirán en privadas y del Estado.

Se considerarán como del Estado:

a) Las aeronaves militares o tripuladas por un militar comisionado al efecto.

b) Las Aeronaves exclusivamente afectas a un servicio del Estado, correos, aduana, policía, etc.

Las demás aeronaves son privadas y se subdividen en particulares y comerciales".

Son comerciales todas las aeronaves privadas dedicadas a comerciar con el tráfico de pasajeros, mercaderías o correspondencia, ya sea en tipo regular o eventual".

(3) Julián Vertpleatse. "Derecho Internacional Aéreo y del Espacio". Madrid 1963.

El Código Aeronáutico Argentino, sigue la clasificación de las aeronaves públicas y privadas, pues establece en su Artículo 37: "Las aeronaves son públicas y privadas. Son aeronaves públicas las destinadas al servicio del poder público. Las demás aeronaves son privadas, aunque pertenezcan al Estado".

Sintetizando lo anteriormente exployado, es decir, después de haber hecho mención a las diferentes clasificaciones mencionadas con anterioridad, diré:

Las aeronaves se subclasifican para su estudio desde el punto de vista jurídico en:

- 1.- Públicas y
  - 2.- Privadas.
- 
- 1.- Nacionales y
  - 2.- Extranjeras.

Se considerán públicas: las destinadas a un servicio del Estado. Dentro de esta subclasificación se encuentran las siguientes:

- a) Las militares. Son las aeronaves que gozan de una reglamentación especial ;
- b) Las destinadas a un servicio civil del Estado como son las siguientes:
  - 1.- Aduanas

2.- Correos y

3.- Policía

2.- Las aeronaves privadas se subdividen en:

I.- De servicio público y

II.- De servicio privado.

I.- En las de servicio público se encuentran:

a) Las comerciales, que están destinadas al;

1.- Transporte remunerado de pasajeros

2.- De carga y

3.- De correspondencia

b) Las de turismo

II.- En las de servicio privado están:

1.- Las deportivas y

2.- Las esencialmente particulares. Ejemplo; la aeronave perteneciente a un ejecutivo destinada a su uso personal.

Dentro de la segunda subclasificación que se hace, o sea:

1.- Aeronaves nacionales y

2.- Aeronaves extranjeras.

Esta subclasificación se hace atendiendo a las siguientes causas: El factor elemental es que cada Estado en particular vela por sus propios intereses y de sus nacionales, puesto que la existencia de aeronaves, forman parte del patrimonio nacional de cada país en particular, necesaria

es pues su reglamentación jurídica dentro de su legislación interna, así todas aquéllas aeronaves que cumplen con los requisitos exigidos por el propio Estado serán consideradas como aeronaves nacionales. Por otra parte, es objeto de importancia también, que delimitando, las aeronaves que pertenecen a un país, se respeta el poder aéreo de cada Estado beligerante y así será más benéfico el tránsito Aéreo Internacional.

Ahora bien, serán consideradas aeronaves nacionales; todas aquellas que pertenecen a un determinado Estado, y que cumplen con los requisitos exigidos por ese Estado y por sus leyes, para ser consideradas nacionales.

Ejemplo: una aeronave que cumple con los requisitos requeridos por la Ley de Vías Generales de Comunicación, será considerada como aeronave nacional.

Las aeronaves extranjeras, son todas aquéllas que no pertenecen a un país determinado y que por consiguiente no son consideradas como aeronaves nacionales.

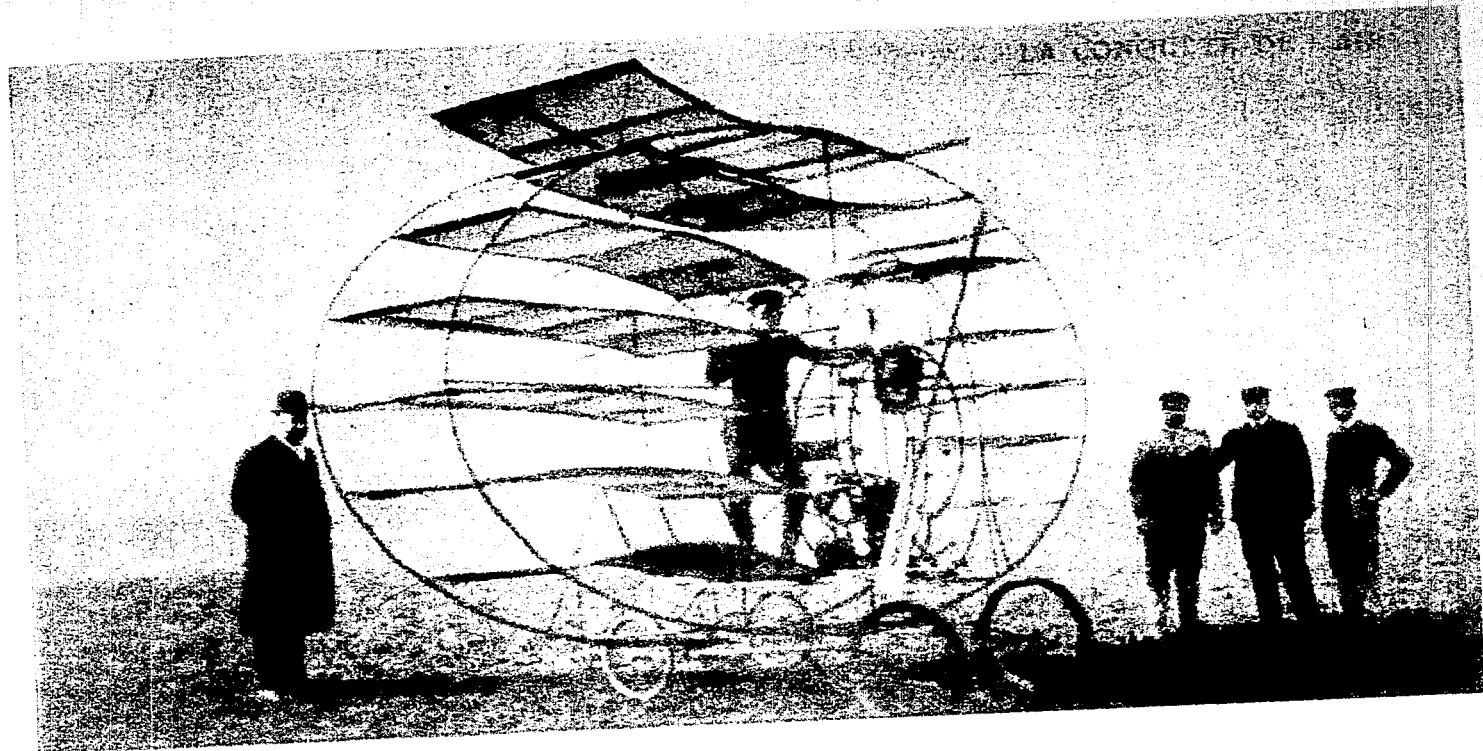
Dentro de nuestra legislación nacional, la Ley de Vías Generales de Comunicación de 1932, en su Artículo 415, preceptúa: son consideradas como aeronaves mexicanas: las aeronaves matriculadas en el Registro de la Secretaría de Comunicaciones, las aeronaves militares nacionales y las pertenecientes al Gobierno Federal o a los Estados".

En esta clasificación, que hace la Ley de Vías Generales de Comunicación, confunde las aeronaves militares que están reglamentadas en

una legislación, con las aeronaves que están destinadas a un servicio civil del Estado. Con esto, ignora todo lo establecido en las diversas Convenciones que se han llevado a cabo, y que tenían vigencia internacional, para todos los Estados partícipes en susodichas Convenciones.

En nuestra actual Ley de Vías Generales de Comunicación, estatuye en su Artículo 311, Capítulo II, respectivo al régimen de las aeronaves, expresa: "Las aeronaves mexicanas se clasifican en aeronaves de Estado y aeronaves civiles. Son aeronaves de Estado las de propiedad de la Federación, de los Estados, de los Municipios o de los organismos públicos descentralizados. Todas las demás se consideran aeronaves civiles, ya sean de servicio público o de servicio privado.

Las aeronaves civiles destinadas permanentemente a un servicio de Estado se consideran aeronaves de Estado".





## II. NACIONALIDAD DE LAS AERONAVES

Desde el principio de los tiempos, en el despertar del mundo, se ha demostrado siempre la admiración por los seres alados. Así a través de los documentos históricos que nos ha legado la humanidad se encuentra - Egipto, entre las únicas tradiciones que de los tiempos primitivos nos ha - llegado del afán de volar de los habitantes de los pueblos antiguos es Isis, el símbolo de ave trasladado a la divinidad. La realeza egipcia 1,000 años antes de Cristo, era muy afecta en el uso de motivos alados en sus tronos, tumbas e insignias. Khensu, su Dios alado, era el más prominente. Se - usaba también el halcón como símbolo de poder real. Cherubin, el toro ala - do con cabeza humana, era descrito por los sirios y los profetas en la Biblia. Gigantes esculturas de este animal adornaban los pórticos de entrada del - palacio del rey Argon, en el año de 708 A. C. Otra manifestación alada - sirio-caldea del año 884 A. C., es el ídolo Ashur, que tenía alas y cabeza de águila y cuerpo de guerrero. El rey persa Kaihaus constructor de la To - rre de Babel, 1 500 años A. C., dice la leyenda, atravesó el espacio en un trono volador tirado por cuatro enormes águilas.

El carruaje celeste de Kin-Kung-Shi, de la legendaria China, el dios de la guerra de la mitología japonesa, el pegaso inmortalizado por los griegos, el alado mensajero de los dioses romanos "Mercurio", la escultu - ra con figura femenina provista de alas encontrada en 306 A. C. en la isla egea de Samocracia, son interpretaciones que, a través de los siglos, han perdurado del afán por el vuelo de esos primitivos pueblos, y aún de aque - llos que integraron civilizaciones avanzadas.

### Simbolismo en el Mesorienté.

En el pueblo hebreo, las alas tienen un sentido metafísico de protección o tutela. Tienen en algunos casos significación simbólica de visiones proféticas, así los serafines de Isafas, aparecen dotados de seis alas, Zacarías nos muestra a una mujer colocada dentro de una ánfora que es llevada por los aires por otras dos mujeres provistas de alas de cigüeña. La Biblia nos da cuenta de como el profeta Elfas cabalgó al cielo en un carruaje de fuego. También el Apocalipsis nos hace referencia al uso de las alas cuando describe en figuras alegóricas a los cuatro caballeros que viniendo del cielo traen desastres, pestes y calamidades al mundo.

Hasta aquí, sin embargo, seguimos encontrando que la facultad de volar aparece asignada a la voluntad divina. No es el hombre el que la inventa por sí mismo, no ha estudiado aún a las aves y observado su vuelo para sacar la conclusión de que el vuelo le puede ser perfectamente factible, puesto que se trata de un fenómeno físico y no de poderes ultraterráneos. Parece ser que son los chinos (400 A. C.), los que construyen y emplean por primera vez enormes papalotes con figuras de ave, con los que envían señales y mensajes a sus ejércitos en guerra. Para llegar a esto, es fácil deducir que debieron descubrir el efecto de las corrientes de aire producen sobre un plano que con cierta inclinación y velocidad se mueve a través de él.

### La mitología griega.

Sin embargo, en la mente del hombre de aquellos tiempos, existía la firme creencia de que sin plumas no había vuelo. La leyenda de Dédalo

e Icaro, a través de Ovidio, es ya la primera relación del primer vuelo de un hombre. En efecto, Dédalo, cansado de su cautiverio en la isla de Creta después de burlar la vigilancia de Minos, escapa a su país natal. Para él la única vía de escape es el aire pues el Rey de Creta lo tenía muy bien vigilado en las rutas terrestres y marítimas. Construye unas alas usando para ello plumas de ave pegadas con cera a un armazón de carrizo para imitar las alas de los pájaros. Les dió una ligera combadura. Instruye a su hijo Icaro en el uso de las alas y realizan la fuga, que como ya es bien sabido termina con la trágica muerte del joven y primitivo volador.

El filósofo, físico y matemático griego, Architas de Tarento, amigo de Platón ( 428-327 A. C. ) construyó una paloma de madera que volaba impulsada por un mecanismo secreto. Por dos mil años este invento, del que nos habla Aulio Gelio en sus "Noches Aticas", para el que no hay explicación científica explícita, sobrevive y ha sido motivo de investigación y discusiones. Algunos científicos creen que Architas empleó gas para hacer que su paloma flotara en el aire, otros han sugerido el posible empleo de una madera ultra ligera de procedencia desconocida o que tal vez fabricó un mecanismo que bien pudo ser el precursor del motor de combustión interna en nuestros tiempos.

El imperio romano.

En el año 66 de nuestra era, Suetonio nos cuenta del vuelo de un hombre, que queriendo emular a Icaro, muere también en el intento. Fue también durante el reinado de Nerón, que un hombre llamado Simón el Mago, provisto de alas artificiales se lanza desde lo más alto del foro romano, y



al igual que su antecesor, encuentra la muerte al estrellarse contra el suelo. El sarraceno de Constantinopla, no fué más afortunado que sus colegas romanos pues al lanzarse desde una alta torre, en presencia del emperador Bizantino Commeno, sus alas fallan y muere de manera violenta.

La edad media.

Con la caída del Imperio Romano, la idea del vuelo parece retroceder y se refugia nuevamente en las formas monstruosas de seres voladores, los grifos, los dragones con las alas y las brujas, vuelven a surcar el aire, espíritus que una vez más se verá surcar en el aire del arte medieval.

En esta época surgen hombres como Roger Bacon, por muchos considerado como precursor del vuelo mecánico. Sin embargo, la literatura aún sigue recogiendo las fábulas y leyendas como aquéllos del viaje de Inglaterra al Nilo, narrado en el "Orland Furioso", en el que el caballero Astolfo realiza su hazaña montado en un extraño hipogrifo.

Pero hay hombres que no se conforman con las leyendas y fábulas literarias y prosiguen con experimentos y ensayos reales, en los que no faltan accidentes fatales como el Rey Bladud de Inglaterra de éxitos como los del Arabe Abdul-Kausin-ben-Firmas, llamado el "Sabio de Andalucía", que en 975 voló desde una torre con alas artificiales. El benedictino inglés Oliver de Malnesbury, en 1060 y el italiano Juan Bautista Danti de Perusa, en 1490 intentan vuelos planeados, lanzándose desde elevadas torres.

El Renacimiento: Leonardo de Vinci.

En el siglo XV se inician los trabajos de Leonardo de Vinci, observador atento del vuelo de las aves, que lleva al papel en magistrales dibujos entre los que se encuentran los planos de un rudimentario ornitróptero. En su folleto "Código sulvolu ucelli", publicado en 1505, el verdadero precursor de la aviación moderna, señala ideas fundamentales, habla ya de la "superficie almidonada de forma cóncava", sitúa al hombre recostado boca abajo sobre su planeador, pues, en esa forma "ofrecería menor resistencia al avance en el aire". Este consejo lo seguirán más tarde Lillienthal y los Hermanos Wright. Jean Muller, profesor de matemáticas de Baviera, se hace famoso en 1436 con la fabricación de dos máquinas voladoras. Una de ellas era una "mosca" metálica, que salía de las manos de su inventor y después de dar vuelta a la habitación regresaba al punto de partida. Esta "mosca" metálica que se movía con un mecanismo de relojería fue construída en Neuremberg. La segunda máquina voladora de Muller, era una águila de hierro que voló en presencia del Emperador Federico.

#### Dos siglos de vanos intentos

En el siglo siguiente, se tiene la noticia de que un artista italiano llamado Giudotti, que realizó un sinnúmero de vuelos con éxito, utilizó unas alas armadas con plumas de aves sobre un armazón de bambú. Se citan también por ésta época los experimentos del sabio inglés Hooks y su máquina voladora. Sobre esto se debe, únicamente, que era impulsada, al igual que la de Muller, por un mecanismo de relojería. Es curioso ver como en el siglo XVI, los "hombres de iglesia" se interesan por la conquista del aire. En efecto, son varios sacerdotes jesuitas los que desde 1670

exteriorizan sus trabajos. En este siglo el vuelo mecánico parece haber perdido adeptos, solo se habla de aeróstatos. Surgen dos sacerdotes jesuitas en Italia, Onorio Fabri y Tersi Lama y el portugués Francesco De Lama, que en su obra titulada "Prodomo overo saggio di alcune invencione nueva promessa all "Arte Maestra", describe una nave con cuatro remos y velas que se mueve por el aire suspendida de cuatro esferas de cobre, en las que se ha hecho el vacío completo. Sus trabajos parecen ser un punto de transición entre el vuelo planeado o mecánico y el aeróstato. Por ese tiempo aparece un personaje curioso, el otra vez sacerdote jesuita, Bartholomeu Lourence de Guzmão, físico y matemático, nacido en Santos, Brasil, en el año de 1675. En 1708, comienza la construcción de una máquina aerostática en forma de pájaro con la cual se lanzó al espacio en presencia del Rey Juan V, desde la torre de la Casa de Indias en Lisboa. Se carece de una información exacta de los resultados de este experimento, así como de las características de este pájaro volador.

El globo: la primera aventura.

La invención del globo por los fabricantes franceses de papel, José y Esteban Montgolfier, marca en realidad el comienzo de la aventura del hombre en el cielo. Miles de personas fueron testigos de la demostración científica de los Montgolfier, en la villa de Annonay, el 5 de junio de 1783. Una enorme esfera de palo llena de aire caliente, el primer "Montgolfier", se elevó a una altura de 1,800 metros. Los hermanos de Annonay fueron proclamados como los "conquistadores del aire". Benjamín Franklin, representante de los Estados Unidos en París, fue el primer norteamericano que presenció un viaje aéreo y declaró: "es un descubrimiento de gran im-

portancia para la humanidad". Los vuelos en globo, muy pronto fueron seguidos y sobrepasados en la conquista definitiva del espacio por el hombre, hasta llegar a nuestros días con el asombroso desarrollo que vemos.

Sin embargo, no se hizo posible el vuelo con aparatos más pesados que el aire hasta que se dejó de imitar a los pájaros para buscar otras soluciones.

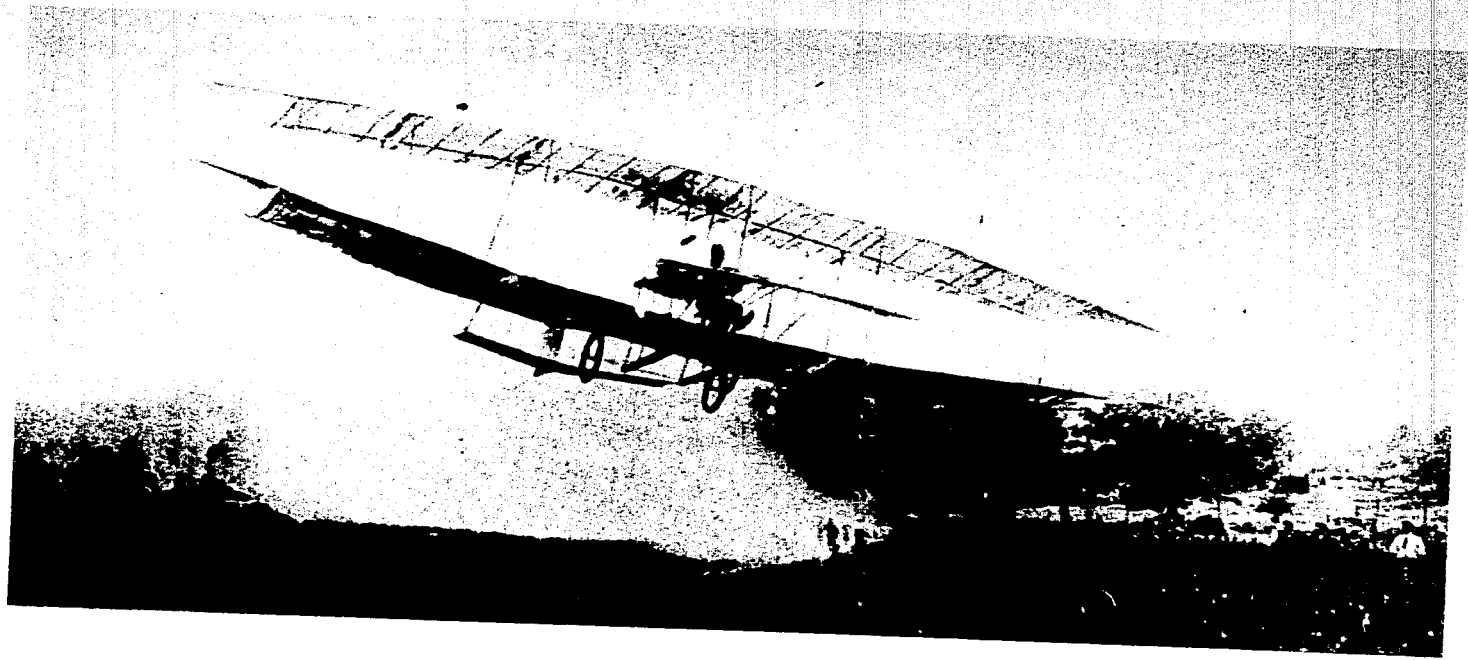
Jorge Cayley, pudo haber construído un aeroplano allá por 1810, si hubiera contado con un motor adecuado. Construyó modelos de planeadores que volaban, pero no había motores lo suficientemente livianos para suministrar la fuerza necesaria. Durante el siglo XIX muchos lograron construir planeadores capaces también de mantenerse en vuelo por algún tiempo. El primer vuelo "mecánico" fue realizado en 1848 por un aparato impulsado a vapor que construyeron Guillermo Samuel Aenson y Juan Stringfellow, en Inglaterra. Después de los 50 años siguientes se experimentó con diversos motores de vapor, pero todos resultaron demasiado pesados. Fue el motor de gasolina el que convirtió la posibilidad práctica de vuelo en aeroplano. Samuel Piesport Sanglely, de la Smithsonian Institution, estuvo a punto de lograr la combinación de un aeroplano y un motor capaz de volar en el mismo año en que realizaron los hermanos Wright su primer vuelo entre 1891 y 1900 Sanglely ya había experimentado con aparatos de dimensiones considerables que lanzaba, mediante una catapulpa, desde una barcaza anclada en el Rfo Potomac, área de Washington, D.C., E.U.A. La mayoría de estos aparatos eran impulsados por motores de vapor. En 1869 - realizó uno de ellos un vuelo por más de un kilómetro, Uno de los ayudañ



tes de Sangley, Carlos Manly, construyó un motor de gasolina para aparatos de la naturaleza anteriormente descrita, lo que, para aquella época puede considerarse una maravilla. Dos veces quedó destruído éste en las maniobras de lanzamiento. No llegó a volar nunca. Pero no fué sino hasta 1903, en que el 17 de diciembre Orville Wright logró elevarse en un biplano impulsado por un motor. El vuelo realizado en Kitty Hawk, Carolina del Norte, fue de unos 40 metros. Esa misma mañana consiguió su hermano Wilbur mantenerse en el aire por 59 segundos en el vuelo de cerca de 260 metros. A partir del vuelo de los hermanos Wright, le siguieron otros ilustres hombres.

Primeramente esta clase de vuelos fue puramente deportivo pero como se acercaba la primera Guerra Mundial se dió un gran impulso a la aviación. Al principio no se creía que el aeroplano pudiera aprovecharse en la guerra, sino para tratar de conocer las posiciones del enemigo, pero ya para el fin de la contienda se contaba con veloces aviones de combate que luchaban a alturas hasta de 6,000 metros, y se habían construído bombarderos que dejaban caer su mortífera carga sobre territorio enemigo en sitios distantes 500 ó 600 kilómetros del frente de batalla.

Ahora bien: la aeronave, siendo un aparato que tiene como principal finalidad el vuelo en el espacio aéreo, tuvo necesariamente que desplazarse de un país a otro, sobrevolando por consiguiente en territorios extranjeros. Al suceder esto, los Estados soberanos se percataron de tales acontecimientos, ya que cada Estado tiene completa soberanía en el espacio aéreo sobre su territorio y si un avión sobrevolaba en un país que no



era el suyo, estaría infringiendo la soberanía de aquél país. Precisamente para evitar percances de esta naturaleza, se vieron en la inminente necesidad de regularizar jurídicamente el vuelo de las aeronaves y la nacionalidad de las mismas.

El primero que declaró públicamente que las aeronaves tenían una nacionalidad fue Paul Fauchille en el año de 1901 y aclarada por el mismo, en su informe el Instituto de Derecho Internacional en 1902.

Establecido el principio, de que las aeronaves poseen una nacionalidad, los Estados soberanos interesados en resolver este problema. Se tomó como base para afirmar que la nave aérea tiene una nacionalidad, la necesaria individualización de la misma, toda vez que dada su movilidad y su gran capacidad translativa para surcar el espacio aéreo en su totalidad.

Los fundamentos básicos de carácter jurídico práctico y político que contribuyeron a dar marcha en el problema fueron indudablemente: desde el punto de vista jurídico; "que los aeroplanos al igual que las naves, y a diferencia de los trenes o automóviles, tienen una Cuasi-personalidad en el Derecho Internacional Público, y que, por lo tanto, deben tener una nacionalidad". (4)

Las causas de orden práctico fueron: que siendo la aeronave un medio de transporte, constituía un elemento de vital utilidad para los beligerantes, ya que al desplazarse rápidamente los transportes de armas y toda clase de materiales, era necesario darle a las aeronaves una nacionalidad.

(4) Ver nota 3

En el aspecto político: era muy comprensible la actitud de los Estados de conocer la existencia de todas las aeronaves de su pertenencia, es decir, naves aéreas propiedad del Estado y de sus nacionales, así como de impedir que las aeronaves que pertenecían a las no nacionales pudieran beneficiarse de los privilegios reservados únicamente a sus nacionales. Al respecto el maestro Eduardo Hamilton, en su obra, "Manual de Derecho Aéreo", dice: "Por otra parte, el aspecto de defensa nacional o situación de emergencia que hace deseable y exigible el que cada Estado pueda contar con ciertas aeronaves, a las cuales otorga también su protección, ha determinado universalmente la consagración del principio de nacionalidad"

Resumiendo este aspecto, establezco, que el principal criterio que prevaleció para determinar que la aeronave deberfase regular fue la de la Política de defensa nacional, cuyo contenido es que las aeronaves forman parte del territorio del país al cual pertenecen.

No obstante, este criterio no fue generalmente aceptado, sino que diversos autores de Derecho Aéreo como: Hamel, Archinard, Lemoine, Meyer, Le Goff, Shawcross y Beaumont y Guggen heim dicen: "En realidad agregan - la solución no es tan fácil la nacionalidad, es decir, el pertenecer a un Estado determinado no puede, en su sentido propio, aplicarse sino a personas físicas". (5)

También Organismos Internacionales como el "Comité Interna-

(5) Mario O. Folchi y Eduardo T. Consentino. "Cuestiones Actuales de Derecho Aeronáutico" 1968

cional Técnico de Expertos Jurídicos Aéreos" mejor conocido como CITEJA, (6) atacó el principio de nacionalidad de las aeronaves, por conducto del Delegado de Suiza, Picard, así como el Comité de Cooperación entre Aeronáuticas Civiles de la Sociedad de Naciones Unidas.

Aún cuando el concepto de nacionalidad de las aeronaves originó innumerables controversias en pro y en contra, éste prevaleció y fue aceptado en el Congreso de Verona de 1910 y en la Conferencia Internacional de Navegación Aérea, celebrada en París en el mismo año.

En el primer Congreso Internacional de Legislación Aérea, de 1911, se expresa lo siguiente: "Toda aeronave debe tener una nacionalidad y una sola nacionalidad".

Habiéndose llegado a la conclusión de que las aeronaves poseen una nacionalidad, surgió la problemática de cual sería el camino a seguir para determinar ésta.

Al respecto, surgen una serie de opiniones expresadas por los más destacados estudiosos de la materia, siendo de tomarse en consideración las más importantes y destacadas.

Los criterios de más importancia, fueron:

- (6) CITEJA. Organismo oficial, compuesto por especialistas designados por los Estados con el objeto de estudiar la unificación del Derecho Privado Aéreo. Su primera reunión fue en 1926, en París.

1. El lugar de construcción de la aeronave

Esta primera exposición, fué desechada debido a que tenía el gran inconveniente de que solo los países productores de aeronaves, serían propietarios y no daría lugar a que otro Estado pudiera comprar o que por cualquier otro título tuviera en su dominio a aeronaves, así pues, dejaría entregadas las naves aéreas a los pocos Estados fabricantes de aeronaves.

2.- La nacionalidad de las aeronaves se adquiere, por la -  
nacionalidad que tenga el propietario, el capitán y las  
tres cuartas partes de la tripulación.

Esta tesis, fué propuesta por el destacado jurista, Paul Fauchille, tesis que se hizo a un lado en virtud de no reunir las necesidades de los Estados beligerantes.

3.- Del aeropuerto o aeródromo, base habitual de la aeronave.

Esto es incomprensible, en el supuesto caso de que una aeronave tuviera varias bases habituales, llegaríamos a la conclusión de que una aeronave tendría tantas nacionalidades, como bases habituales, y eso iba en contra del modo de pensar de los Estados ansiosos en resolver el problema.

4.- El del domicilio del propietario de la aeronave.

Esta fue aceptada en el Congreso de Mónaco, al declarar que: "La nacionalidad de una aeronave la determina la nacionalidad del propietario".

Esta hipótesis, adolece también de ser ineficiente, puesto - que el dueño de una aeronave que tuviera varios domicilios en diferentes países, la aeronave tendría diferentes nacionalidades.

5.- La nacionalidad del propietario.

Tampoco fue acogida con entusiasmo esta enunciación, debido a que contrariaba la posición de los Estados beligerantes de dar la nacionalidad solamente a las aeronaves de sus nacionales, la aeronave seguiría la o las nacionalidades de su dueño.

6.- El país de matrícula.

Este principio expuesto, para la adquisición de la nacionalidad de las aeronaves, siendo bastante determinable, fue objetada y por consiguiente no aceptada, en virtud de que una aeronave siendo inscrita en diferentes naciones, haría variar el poder aéreo de los Estados soberanos.

7.- El país de matrícula restringida.

Esta teoría, fue propuesta por la Convención de París de 1919. Aún cuando ésta era la más sensata pues llenaba las exigencias generales, fue aceptada e incorporada por los Estados participantes en el Convenio de 1919, a sus respectivas legislaciones nacionales.

La tesis de la matrícula restringida, se fundamenta en que el país del cual pertenece la aeronave da la nacionalidad, pero con la condición de que, solo los nacionales de un Estado en particular podrán matricular sus aeronaves y por consiguiente la nacionalidad.

Los Convenios Internacionales que acogen el criterio de que las aeronaves tienen una nacionalidad son los siguientes:

El Convenio Internacional para la Regularización Aérea, conocido como Convenio de 1919, dedica, en su Capítulo II, la cuestión de nacionalidad de las naves aéreas, estableciendo en los Artículos 6o; "Las aeronaves tienen la nacionalidad del Estado en cuyo registro están matriculadas conforme a las prescripciones de la Sección I (c) del Anexo A. Art. 7o; "Ninguna aeronave será inscrita en el registro de un Estado contratante a menos que pertenezca totalmente a sus nacionales de dicho Estado". Artículo 8o. "Una aeronave no puede ser registrada válidamente en más de un Estado".

Posteriormente, en el Convenio Iberoamericano de Navegación Aérea, celebrado en España en 1926, y conocido como CIANA, adopta las disposiciones relativas a la nacionalidad de las aeronaves del Convenio de 1919, al declarar que: "Las aeronaves tienen la nacionalidad del Estado en cuyo registro están inscritas".

El Convenio de la Habana del 20 de junio de 1928 reproduce lo expuesto en el Convenio de 1919.

El Convenio de Aviación Civil Internacional, conocido como Convenio de Chicago, celebrado el 7 de diciembre de 1944, expresa en su Artículo 17, que: "Las aeronaves tienen la nacionalidad del Estado en que están matriculadas".

En la presente Convención, el criterio sobre nacionalidad -



de aeronaves que prevaleció en el Convenio de 1919, aquí quedó reformado, toda vez que ya no se toma en consideración el registro, sino que el elemento determinante para otorgar la nacionalidad a una aeronave, es la matrícula,

Se entiende por matrícula: "El documento oficial, expedido por una autoridad aeronáutica competente, que da fé pública, de que una aeronave está debidamente registrada en el registro aeronáutico correspondiente".

El Convenio de 1944, en el Capítulo respectivo a la nacionalidad de las aeronaves, da libertad a cada Estado en particular, de exigir los requisitos para el registro de sus aeronaves.

Las legislaciones que adoptaron el principio de la nacionalidad de las aeronaves, fueron entre otras Francia, Israel, Italia, México, Argentina, Bélgica, España, Chile. En el ejemplo de Chile, éste adhiere las normas sobre la nacionalidad de las naves aéreas en su Proyecto de Código Aeronáutico, pero tomando a la matrícula como base de la nacionalidad.

### A) DOBLE NACIONALIDAD

En el primer Congreso Internacional de Legislación Aérea, celebrado en París en 1911, se expuso por vez primera que: "Toda aeronave debe tener una nacionalidad y una sola nacionalidad".

Esta declaración hecha en 1911 fue expuesta de manera oficial en el Convenio de 1919, en su Artículo 80. al declarar: "una aeronave no puede ser registrada válidamente en más de un Estado".

Más tarde, en el Convenio Iberoamericano de Navegación Aérea de 1926, expresa en su Artículo 80. que: "Una aeronave no puede ser inscrita válidamente en varios Estados".

El Convenio de 1944, adopta el mismo principio

Con estas disposiciones, desde un principio se ha tratado de evitar la pluralidad de nacionalidades, pero no el de falta de nacionalidad, ya que siendo la aeronave, un aparato que vuela sobre continentes, territorios propios, y aún extranjeros y siendo que cada Estado soberano regula y limita el vuelo de naves aéreas sobre su territorio, ya sean nacionales o extranjeras, es comprensible la actitud que toman los Estados de tener un registro de las naves aéreas que son de él y de sus nacionales, para así evitar que una aeronave sea inscrita en varios países y con ello hacer tambalear el poder aéreo del Estado afectado. Precisamente a este respecto, los Estados contratantes que se adherieron al Convenio de 1919 y posteriormente a los subsecuentes Convenios Internacionales, como el Convenio de 1944 trataron de evitar la doble o plural nacionalidad, adoptando para ello, la s

disposiciones consignadas en los Convenios antes mencionados. Un ejemplo sobre el problema que se está tratando, se tiene en el Código Argentino, que preceptúa en su Artículo 389: "La inscripción de una aeronave en el registro nacional de aeronaves, le confiere nacionalidad argentina y cancela toda matrícula anterior..." (7)

Otro problema, que es necesario aclarar, es el referente al que menciona el Convenio de 1919 en su Artículo 7o. del Capítulo sobre nacionalidad de las aeronaves, que es: "Ninguna aeronave sera inscrita en el registro de un Estado contratante a menos que pertenzca totalmente a los nacionales de dicho Estado".

Este precepto, fue modificado, en el Artículo 7o. del Protocolo del 5 de junio de 1929 en la siguiente forma: "El registro de las aeronaves, considerado en el Artículo precedente será hecho conforme a las leyes y disposiciones especiales de cada Estado contratante".

O sea, que en un principio se estableció, que una aeronave solamente se inscribiría en un registro aeronáutico, cuando perteneciera a los nacionales de determinado Estado, pero esta limitación fue nulificada - en el protocolo de 1929, al dar libertad a los Estados contratantes a disponer que solo ellos conforme a sus leyes especiales podrian otorgar su matrícula a las aeronaves.

Esta modificación, pasa posteriormente, al Convenio de 1944, al exponer en su Artículo 17, que: "Las aeronaves tendrán la nacionalidad del Estado en que están matriculadas".

---

(7) Ver nota (2)

B) REGISTRO DE LAS AERONAVES

El registro de las aeronaves, se menciona por vez primera, en la Convención Internacional de Derecho Aéreo en 1919, y cristalizado en su Artículo 6o, que estipula: "Las Aeronaves tienen la nacionalidad del Estado en cuyo registro estén matriculadas". Y en el Artículo 7o, se preceptúa:

"Ninguna aeronave será inscrita en el registro de un Estado contratante a menos que pertenezca totalmente a los nacionales de dicho Estado".

Ninguna compañía incorporada puede ser registrada como dueña de la aeronave salvo cuando posea la nacionalidad del Estado en el cual la aeronave es registrada, el presidente, director de la compañía y las dos - terceras partes del directorio, por lo menos posea dicha nacionalidad y la compañía llene todas las otras condiciones que prescriban las leyes del mencionado Estado".

Se deduce, de lo anteriormente expuesto que el Convenio de 1919, expone los requisitos para que una aeronave pueda ser inscrita en un Estado contratante, es decir, los Estados participantes, en dicho Convenio, deberfan sujetarse a los lineamientos decretados de manera categórica en lo referente al registro de las aeronaves.

Sin embargo, 10 años más tarde, el Convenio de París, es re formado por el Protocolo del 15 de junio, específicamente el Artículo 7o. que dando así: "El registro de las aeronaves, considerado en el Artículo precedente será hecho conforme a las leyes y a las disposiciones especiales de cada Estado contratante".

Ya en el Convenio de 1944, la cuestión relativa al registro de las aeronaves, queda plasmado en el Artículo 17, que dispone: "Las Aeronaves - tendrán la nacionalidad del Estado en que estén matriculadas". y el Artículo 19, expresa: "La matrícula o traspaso de matrícula de una aeronave de un Es tado contratante se tramitará de conformidad con sus leyes y reglamentos".

Esto se traduce, en que cada Estado soberano, participante en el Convenio de 1944, tenía pleno derecho de legislar conforme a sus propios in tereses y exigir los requisitos que juzgaran pertinente para que una aeronave pudiera ser inscrita en el registro al cual pertenecía o pretendiese pertenecer.

No obstante el derecho de exigir los requisitos, que tenían los - Estados soberanos, para inscribir una aeronave en el respectivo registro ae- ronáutico, éste debería ser único, pues de otra manera nos encontraríamos - con el problema que nos ilustra Julfan G. Vetpleatse en su libro, "Derecho Internacional y del Espacio", al decirnos: "la importancia del registro está ilustrada con el caso del secuestro de los líderes fellagh por la milicia fran cesa el 2 de octubre de 1956.

"Mientras volaban desde Rabat a Túnez por el Mediterráneo el - gobierno francés de Argelia ordenó al avión que aterrizase en Argelia. El go bierno marroquí acusó a Francia de un acto de piratería. Pero la posición - francesa era que el avión, al estar registrado en Francia, era francés, de - acuerdo con el artículo 12 de dicha Convención. El caso se sometió a un Tribunal Arbitral Internacional, precedido en Ginebra por Ch de Vissher en 1958, pero el tribunal lo sobreseyó sino días después de la marcha de la -

Delégación marroquí".

Otro punto que fue puntualizado debidamente en el Convenio de 1919, y que no se debe pasar por alto, es el que menciona el Artículo 7o. que dice: "Ninguna aeronave será inscrita en el registro de un Estado contratante a menos que pertenezca totalmente a los nacionales de dicho Estado". Y en su segundo párrafo: "Ninguna compañía incorporada puede ser registrada como dueña de la aeronave salvo cuando posea la nacionalidad del Estado en el cual la aeronave es registrada, el presidente o director de la compañía y las dos terceras partes del directorio, por lo menos, posea dicha nacionalidad y la compañía llene todas las otras condiciones que prescriban las leyes del mencionado Estado". No obstante, con la modificación de 1929 al expresar que: "El registro de las aeronaves considerado en el artículo precedente será hecho conforme a las leyes y a las disposiciones especiales de cada Estado contratante", ésta pasa al Convenio de Chicago, en el que deja completa libertad a cada Estado contratante a legislar las aeronaves conforme a cada legislación en particular, la mayoría de dichos Estados, siguen las disposiciones de la Convención de 1919.

Julián Vetpleatse, en su libro, "Derecho Internacional Aéreo y del Espacio", nos comenta al respecto: "originalmente la Convención de París proveía que tan solo el aparato que perteneciese a los nacionales del Estado podrá entrar al registro de ese Estado. Pero en la enmienda de la Convención de París de 1919, esta previsión fue modificada y se dejó a los Estado la determinación de las condiciones por las cuales se permitiría al aparato el registrarse con ellos. La Convención de Chicago adoptó el mis-

mo principio. Sin embargo en la práctica, la mayor parte de los Estados no permiten el registro del aparato poseído total o parcialmente por extranjeros".

Algunos Estados, debido a una situación especial, no siguen la práctica común".

Antonio Scialoja, en su texto, "Derecho de la Navegación", indica que en la legislación italiana, se exige que: "La condición exigida para que una aeronave pueda obtener la nacionalidad italiana ( y así ser ma triculada en el registro aeronáutico ) es que pertenezca por completo a un ciudadano italiano o a una sociedad constituida en Italia, con capital que - pertenezca permanentemente, al menos en dos terceras partes, a ciudadanos italianos. Se dispone además que el presidente de la sociedad y por lo me nos las dos tercias de los administradores, incluido el administrador delega do si existiere, sean ciudadanos italianos (art. 6, de las Providencias para la Navegación Aérea). ( 8 )

En nuestra legislación nacional, la Ley de Vías Generales de Comunicación, actualmente en vigor, en el Capítulo II, concerniente al Ré- gimen de las aeronaves, Artículo 313, expresa: "Solo los ciudadanos mexi canos o personas jurídicas mexicanas podrán inscribir en el registro aeronáu tico...."

( 8 ) Antonio Scialoja, "Derecho de la Navegación". 1950

Pero vemos también, que hay innovaciones como en la legislación chilena, respecto a los requisitos para la inscripción de aeronaves, pues admite que los extranjeros domiciliados en Chile, pueden ser también propietarios de aeronaves chilenas. Así en el Artículo 19 del Proyecto del Código Aeronáutico dice: "Pueden ser propietarios de aeronaves nacionales los chilenos y las personas jurídicas extranjeras domiciliadas en Chile. Podrán ser también propietarios de aeronaves nacionales, previa autorización de la Dirección de Aeronáutica". ( 9 )

Ahora bien; teniendo ya el concepto de lo que el Registro Aeronáutico significa, puesto que las diversas convenciones internacionales - que se han celebrado, lo han puntualizado. Ahora expondré la opinión de - un autor italiano que lo define. Antonio Scialoja en su libro, "Sistema del Derecho de la Navegación", escribe: "El Registro Aeronáutico, es un organismo técnico exclusivo que le asegura funciones especiales para redactar, actualizar y confirmar los documentos correspondientes a las garantías técnicas para seguridad de la navegación". ( 10 )

Mi concepto, sobre lo que es el Registro Aeronáutico es: "El Registro Aeronáutico, es la Institución jurídica, creada por el Estado, de orden público con la finalidad de llevar el control de todos los actos jurídicos realizados entre el Estado, y las aeronaves de su pertenencia o de sus nacionales".

( 9 ) Eduardo Hamilton. "Manual de Derecho Aéreo". 1960

(10) Ver nota 8



El Registro Aeronáutico, tiene las siguientes características:

Es Público.- Puesto que un Estado soberano, crea el Registro Aeronáutico, con el objeto de determinar la nacionalidad de las aeronaves.

Siendo el Registro Aeronáutico, Público, existe una tesis en la que se afirma que éste, tiene una doble finalidad: Pública y Privada.

Es Pública; en tanto que se crea en un determinado Estado un Registro Aeronáutico, con la finalidad de determinar la nacionalidad de las aeronaves. Y es Privado: en cuanto que se instituye, con el fin de dar publicidad a las aeronaves que se inscriben en el registro y con esto, la protección contra terceros.

Foglia y Mercado, en su texto "Derecho Aeronáutico", nos hace alusión a este respecto, expresando "De esto surge la conveniencia de que todo registro aeronáutico tenga en su haber dos fines: Público y Privado. En este sentido tenemos, las legislaciones aéreas de Venezuela, de España, etc.

En cambio otros países se encaminan solamente por un registro de carácter público. Tal es el supuesto de Suiza.

En lo que se refiere al aspecto privado únicamente tenemos el Convenio de Ginebra de 1948, cuyos Artículos 2o. y 3o. establecen la necesidad de que las inscripciones de las máquinas aéreas deben estar asentadas en un registro, de acuerdo con la ley del Estado en el cual figura inscripto aquél derecho quién tendrá a su cargo regular la pública del registro y el valor de sus inscripciones".

Dentro de la primera determinación del Registro Aeronáutico o sea, que éste crea con el objeto de determinar la nacionalidad de las máquinas aéreas, cabe señalar la figura jurídica "Matrícula", puesto que ésta es la que otorga la nacionalidad. La Matrícula de la aeronave, se otorga cuando una aeronave se inscribe en el Registro Aeronáutico de un Estado, fijando así su nacionalidad, indicando además sus características esenciales y su propietario.

Las características de la Matrícula son:

I.- Es única.- Si se toma en cuenta lo dispuesto en el Convenio de 1919, Artículo 8o. que determina: "Una aeronave no puede ser registrada en más de un Estado".

Precepto que es fielmente aceptado por la mayoría de los Estados contratantes, ya que siendo la matrícula única, se evita la doble nacionalidad y por consiguiente la doble matrícula.

Con esto no se quiere decir que teniendo una aeronave, una matrícula determinada, ésta no se pueda cambiar, ya que una aeronave puede adquirir una nueva nacionalidad y una nueva matrícula, siempre y cuando se cancele la anterior, éste cambio puede hacerse, ya que la Convención de 1944, lo prevé en su Artículo 24, al declarar: "Un aparato que haya sido registrado en un Estado no puede registrarse en otro Estado sin la cancelación previa del primer registro....."

Legislaciones como la de Chile dispone, en su Artículo 9o. del D. F. L. No. 221 que: "Ninguna aeronave que haya sido matriculada

en otro país podrá ser inscrita en el registro de matrícula de la aeronavegación nacional", e innova: En caso de que haya sido matriculada simultáneamente en Chile y en otro país, su inscripción se considerará nula y sin efecto en el registro chileno". (11)

II.. La Matrícula se efectúa en un Registro Aeronáutico. Al cual pertenece la aeronave o pretendiese pertenecer, siempre y cuando lleve los requisitos que exigen las leyes de ese Estado y el certificado que se otorga o se expide en el referido registro aeronáutico tiene un valor de instrumento público.

III.. La Matrícula es Obligatoria. La primera inscripción que se hace en el Registro Aeronáutico, es la que fija la nacionalidad de ésta. La primera inscripción de la aeronave, es propiamente la matrícula, y ésta es obligatoria para todas las aeronaves que no sean militares.

La Matrícula es un requisito obligatorio para toda aeronave que se dispone a iniciar el vuelo, ya sea éste nacional o extranjero.

La Matrícula señalará a la persona propietaria, más explícitamente, Eduardo Hamilton, en su texto, "Manual de Derecho Aéreo", explica: "no es forma de tradición ni modo de adquirir el dominio sobre la aeronave. Sin embargo más adelante expresa: "nuestra ley, en su Artículo 30. dispone que la transferencia de dominio de las aeronaves debe constar

( 11 ) Ver nota 9.

por escrito "y no surtirá efecto con relación a terceros, sino mediante la inscripción en el Registro de Matrícula". (11)

La legislación mexicana, se une al criterio de que toda aeronave deberá inscribirse en el Registro Aeronáutico mexicano, dependiente de la Secretaría de Comunicaciones, al establecer en el Capítulo XVII, respectivo al Registro Aeronáutico mexicano, Artículo 371, de la Ley de Vías Generales de Comunicación que: "La Secretaría de Comunicaciones llevará un registro que se denominará Registro Aeronáutico Mexicano en el cual se inscribirán:

a) Las aeronaves mexicanas".

Foglia y Mercado, en su obra de "Derecho Aeronáutico", nos explica: "El artículo 47 añade que: "El Registro Nacional de aeronaves es público. Todo interesado podrá obtener copia certificada de las anotaciones de ese registro solicitándola a la autoridad encargada del mismo.

La condición de público del registro tiene por objeto evitar, los inconvenientes que traería aparejado en caso contrario a las personas o a las empresas en su vinculación contra terceros, pues carecerían de la información necesaria en lo que se refiere a los actos o contratos que podrían causar una modificación en los bienes de las partes en cuanto al derecho de propiedad o que tengan derecho sobre las máquinas aéreas pero que no intervinieran en la redacción o firma de los documentos contractuales.

También va a beneficiar el crédito sobre las aeronaves. Ello en virtud de que los actos ejecutados sobre una máquina deben estar inscriptos, lo que les otorga plena validez y fuerza de documento ejecutivo".

Después de haber dejado esclarecidas las características de la matrícula, ahora, como siguiente paso se especificarán los actos que se anotarán o se registrarán en el Registro Aeronáutico.

El Estado, tiene el deber de saber o de tener el conocimiento de cuáles son las aeronaves de su pertenencia, para esto, se crea el Registro Aeronáutico, que sirve para llevar el control de las mismas. Foglia y Mercado, en su libro, "Derecho Aeronáutico", nos explican: "en los artículos 45 y 47 lo siguiente: "En todo Registro Nacional de Aeronaves se anotarán:

- 1.. Los actos, contratos, resoluciones que acrediten la propiedad de la aeronave, la transferencia, modifiquen o extinga.
- 2.. Las hipotecas sobre aeronaves y sobre motores:
- 3.. Los embargos, medidas precautorias e interdicciones que pesen sobre las aeronaves o se decreten contra ellas;
- 4.. Las matrículas con las especificaciones adecuadas para individualizar las aeronaves y los certificados de aeronavegabilidad;
- 5.. La cesación de actividades, la inutilización o pérdida de las aeronaves y las modificaciones sustanciales que se hagan a ellas;
- 6.. Los contratos de locación de aeronaves;
- 7.. El estatuto o contrato social y sus modificaciones, así como el nombre y domicilio de los directores o administradores y mandata-

rios de las sociedades propietarios de aeronaves argentinas.

8. En general, cualquier hecho o acto jurídico que pueda afectar o se vincule a la situación jurídica de la aeronave".

En la legislación mexicana, la Ley de Vías Generales de Comunicación, establece en su Artículo:

371.- La Secretaría de Comunicaciones llevará un registro - que se denominará Registro Aeronáutico Mexicano en el cual se inscribirá:

1.- Los títulos por los cuales se adquiera, transmita, modifique, grave o extinga el dominio, de los demás derechos reales la posesión, así como los arrendamientos o alquiler sobre:

- a) Aeronaves mexicanas;
- b) Los motores de las aeronaves

II.- La pérdida de una máquina aérea, como lo determina el Artículo 360.

III.- La hipoteca, en su Artículo 362 de la Ley, al decir;

"Son susceptibles de hipoteca;

1.- Las aeronaves.

IV.- La Prenda, como lo preceptúa el Artículo 363; podrán ser objeto de prenda los motores, hélices piezas de repuesto, aparatos de radio, instrumentos y demás equipos.

V.- El embargo; como lo establece el Artículo 366: "En los

casos de embargo o cualquier otro aseguramiento judicial...."

VI.- La Cancelación de la Matrícula en el Registro Aeronáutico como lo prevé el Artículo 373, de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

La última característica de la Matrícula es:

IV.- Es una solemnidad, exigida por las leyes aéreas.

Esta característica, es muy esencial para fijar la nacionalidad de una aeronave. Esto se comprende, al ver lo que dispone el Artículo 17 de la Convención de 1944: "Las aeronaves tendrán la nacionalidad del Estado en que estén matriculadas". O sea, que para que le otorguen la nacionalidad a una aeronave, ésta primero debe estar matriculada en el Registro Aeronáutico correspondiente.

Falta por establecer, que las aeronaves que están obligadas a inscribirse en un Registro Aeronáutico, con las aeronaves civiles, como lo especifica la Convención de Chicago, y no las militares, puesto que estas están sujetas a un régimen especial y no están obligadas a registrarse.

En la Convención de 1944, en el Artículo 19; se deja a los Estados contratantes, la exigibilidad de los requisitos para la inscripción de una aeronave en el registro Aeronáutico, de un país determinado.

La Ley de Navegación Aérea, en su Artículo 5, Inciso 3o. establece los requisitos que debe contener la inscripción de matrícula: "En el Registro de Matrícula se anotará el nombre del propietario, la categoría o tipo de la aeronave y demás particularidades determinadas en la presente Ley".

Estas particularidades son el Título constitutivo o declarativo de dominio - (Artículo 6o.) y la nacionalidad del propietario (Artículo 7o.) Y el Reglamento de Navegación Aérea agrega que en la matrícula, tanto en el registro como en el certificado que se otorgue. "Se anotará la descripción de la aeronave con el número y toda otra marca de identidad dada por el constructor del aparato. Las marcas de nacionalidad y de matrícula, el aeropuerto habitual de la aeronave el nombre completo, nacionalidad y domicilio del propietario, así como la fecha de la matrícula". (12)

Los requisitos exigibles, para que una aeronave se inscriba en el Registro Aeronáutico son:

El Código Aeronáutico Chileno, exige, según lo aclara Eduardo Hamilton, en su libro, "Manual de Derecho Aéreo" son: Artículo 7o; el Término sociedades, sean éstas civiles o comerciales: "Para que una sociedad pueda ser propietaria de una aeronave chilena exige:

- a) Que acredite que esté legalmente constituida en Chile;
- b) Que pruebe que las dos terceras partes de su capital social pertenecen permanentemente a ciudadanos chilenos, y
- c) Que su presidente, y dos terceras partes, como mínimo del Consejo Directivo, sean ciudadanos chilenos". Más adelante comenta: - "En caso de condominio de una aeronave por dos o más personas naturales, todas ellas deberán tener nacionalidad chilena. Como también en el caso

(12) Ver nota 9



en que dos sociedades tuvieran en común una aeronave, se aplicarán a ambas las normas indicadas.

Con relación al título de dominio, el Artículo 6o. establece que, para inscribir una aeronave en el registro de matrícula, "el dueño o - dueños o sus apoderados legalmente constituidos" deberán presentar "una copia autorizada del contrato, sentencia u otro título de propiedad.

De este artículo se deduce lo que solo el propietario, su mandatario o representante legal pueden inscribir una aeronave en el registro de matrícula; 2o. que se requiere un justo título 3o. que este debe constar por escrito; 4o. que es necesario acompañar copia autorizada, y debemos entender, ya que se trata de contratos o sentencias u otros títulos análogos, que deberá intervenir en su autorización un ministro de República".

En nuestra legislación aérea en el Artículo 12, de la Ley de Vías Generales de Comunicación vigente, expresa al respecto lo siguiente: "Las concesiones para la construcción, establecimiento o explotación de vías generales de comunicación solo se otorgarán a ciudadanos mexicanos o a sociedades constituidas conforme a las leyes del país. Cuando se trate de sociedades, se establecerá en la escritura respectiva que, para el caso de que tuvieran o llegaren a tener uno o varios socios extranjeros éstos se considerarán como nacionales respecto de la concesión, obligándose a no invocar, por lo que a ella se refiera, la protección de su gobierno, bajo pena de perder, si lo hicieren, en beneficio de la nación, todos los bienes - que hubieren adquirido para construir, establecer o explotar la vía de comunicación, así como los demás derechos que les otorgue la concesión".

Después de haber hecho, el estudio comparativo entre Chile y México, sobre la inscripción de las sociedades civiles y ciudadanos mexicanos o chilenos, se especificará, los requisitos para la inscripción de una aeronave en el Registro Aeronáutico, como ya habíamos hecho mención anteriormente.

El Primero será: Nacionalidad del propietario.

Segundo: Título fehaciente que acredite su propiedad. En este aspecto, encaja, el análisis que se hizo entre Chile y México.

Tercero: Es que no tenga otra nacionalidad en un país diferente.

La Convención de Chicago, estipula expresamente y de una manera muy clara: "Ninguna aeronave podrá matricularse legalmente en más de un Estado; pero la matrícula podrá cambiarse de un Estado a otro".

Esta disposición internacional, ha sido acatada, por la mayoría de los Estados contratantes, así éstos exigen para que una aeronave pueda matricularse el requisito de que dicha aeronave no posea otra nacionalidad, y si se llega el caso de que la tuviera, se deberá cancelar la primera para que posteriormente adquiera otra.

Para evitar la doble nacionalidad, el Artículo 21, del Convenio de 1944, especifica en sus informes sobre matrícula de aeronaves a la Organización de Aviación Civil Internacional OACI, lo siguiente;

"Art. 21. Cada uno de los Estados contratantes se obliga a transmitir, a solicitud de cualquier otro Estado contratante o del Organismo Internacional de Aviación Civil, informes relativos a la matrícula y prople-

dad de cualquier aeronave en particular matriculada en el Estado. Además, cada uno de los Estados contratantes transmitirá informes al Organismo Internacional de Aviación Civil, de conformidad con los reglamentos que éste dicte, con cuantos datos pertinentes puedan transmitirse respecto a la propiedad y el control de aeronaves matriculadas en el Estado que se dediquen regularmente a la navegación aérea internacional. El Organismo Internacional de Aviación Civil transmitirá, a solicitud de los otros Estados contratantes, los datos así obtenidos".

El Artículo 9o. del Código Aeronáutico Chileno, dispone:

"Ninguna aeronave que haya sido matriculada en otro país podrá ser inscrita en el registro de matrícula de la aeronavegación nacional" y agrega: "En caso de que haya sido matriculada simultáneamente en Chile y en otro país, su inscripción se considerará nula y sin efecto en el registro chileno". (13)

La legislación mexicana, adopta lo prescrito en la Convención de Chicago, en lo referente a la doble nacionalidad, en el Artículo 312 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, en sus incisos 1o. IIo. y IV: 1o. Las aeronaves tienen la nacionalidad del Estado en que estén matriculadas; 11. Ninguna aeronave podrá tener más de una matrícula, y; IV. - Las aeronaves matriculadas en otro Estado podrán adquirir matrícula mexicana, previa cancelación de la extranjera".

Cancelación de la Matrícula. La matrícula se cancela cuando falta alguno de los requisitos exigidos por las leyes aeronáuticas para que puedan ser consideradas como nacionales. Los supuestos para la cancelación (13). Ver nota 9

cancelación de la matrícula son:

1.- Si es matriculada en país extranjero. Este primer elemento se da, cuando la primera matrícula se cancela.

2.- Si el propietario, ya sea física o moral pierde su calidad de propietario, así mismo ocurre cuando pierdan su nacionalidad, o cuando son personas naturalizadas pierden su carácter de naturales, o cuando la constitución legal de una sociedad, sufre un vicio.

3.- Por destrucción de la aeronave.

4.- Porque la aeronave deshecha o reconstruida, vuelve a ser una aeronave nueva, aunque con los mismos materiales.

5.- Por pérdida.

6.- Por abandono, etc.

Las leyes de nuestro país, por medio de la Ley de Vías Generales de Comunicación vigente, prevé la cancelación de la Matrícula, en el Artículo 373, Capítulo XVII, concerniente al Registro Aeronáutico, que dispone: "El registro de matrícula de una aeronave podrá cancelarse:

- a) A solicitud escrita del propietario de la aeronave o del titular del certificado de matrícula;
- b) Por orden de autoridad competente;
- c) En caso de destrucción o pérdida de la aeronave;
- d) Cuando la aeronave no llene las condiciones de navega

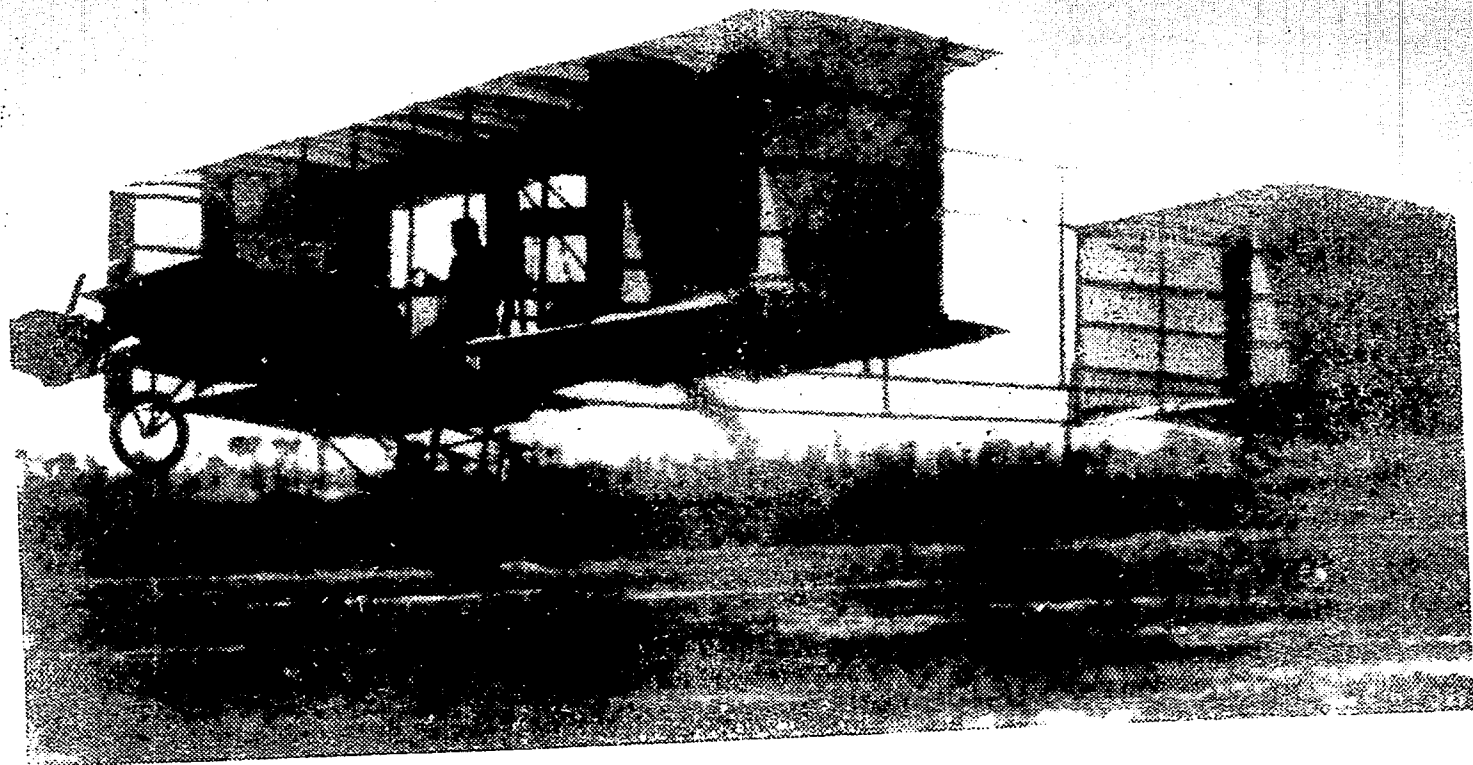
bilidad reglamentarias;

e ) Por vencimiento del plazo, cuando esté sujeta a término la vigencia de la matrícula respectiva;

f ) Por abandono de la aeronave;

g ) Por cualquier otra causa que señalen los reglamentos.

Por último, el Registro Aeronáutico, en México, está confiado a la Secretaría de Comunicaciones, que es un Organismo de carácter público, instituido por el Estado, por medio de la Dirección de Aeronáutica. En otros países, el Registro Aeronáutico, está encargado a un Ministerio, lo cual no sucede en nuestra nación.



### III. LEGISLACION NACIONAL

La aviación, o la actividad aviatoria, nace en el presente siglo, concretamente, con el vuelo de los hermanos Wright, en 1903, que fueron los primeros que lograron volar en un rudimentario aeroplano. Después de ellos, como ya hemos hecho alusión, en capítulos anteriores, se intensificaron los vuelos, llevados a cabo por los grandes precursores de la aviación de aquella época, sobre todo en la primera década de los años veintes. A partir de la segunda década del siglo XX, la aviación toma un giro importante, ya que los grandes países como Estados Unidos, empiezan el comercio e industrialización de los aviones y ya para la Primera Guerra Mundial, que comienza en 1914, éstos ya sirven como un elemento bélico, defensivo y ofensivo, aún cuando su manufactura es primitiva, ya logran grandes estragos. Pero paralelamente, al uso que le dan a los aeroplanos en la guerra, se empieza a gestar otra finalidad, y es creo yo, la más benigna ya que se empieza a volar de un lugar a otro transportando personas o carga, ya sea en el territorio nacional o en el extranjero.

Luego de haber surgido la aviación comercial, aún cuando esta sea de una manera muy incipiente, los Estados soberanos celosos de su espacio aéreo, y además interesados en reglamentar desde el punto de vista jurídico, la actividad aviatoria, se lleva por vez primera, una sesión en París, en la cual Paul Fauchille presentó un "Proyecto de Convención sobre el Régimen de los Aeróstatos en tiempos de paz", no pudiéndose lograr llevar a cabo dicha sesión, en mayo de 1910 en el mismo lugar, se celebró la Conferencia Internacional de la Navegación Aérea en la que tampoco se pudieron poner de acuerdo en nada. "En 1911, la Gran Bretaña, ex-

pide un reglamento sobre navegación aérea y promulga la "Aerial Navigation Act.", por la cual se prohíbe el vuelo de aeronaves sobre ciertas zonas del Territorio; Francia, expide un derecho presidencial análogo; Estados Unidos pone en vigor leyes aéreas para los Estados de Connecticut y California y en los años posteriores Alemania, Bélgica y Rusia establecen sus legislaciones aéreas así como Italia, Servia y otros países europeos".

Después de estos primeros intentos por legislar la actividad aviatoria, en 1919, se celebra en París una Convención, que por su trascendencia, es muy importante, ya que se mencionan cuestiones importantísimas, como es la nacionalidad y registro de aeronaves. Siendo a la vez, que estos temas son sobre los que gira la Convención, son además, temas del presente trabajo de tesis. Lo expuesto y convenido en el Convenio de 1919, es llevado a cabo por la mayoría de los Estados contratantes.

En México, desde 1910, fecha en que se realizó el primer vuelo por un mexicano, Alberto Braniff, se palpó la inquietud, por la conquista del espacio aéreo, por medio de los aeroplanos. No se debe dejar de decir, que, en esta época, la aviación mexicana, es una actividad puramente deportiva, ya que solamente las personas pudientes, podían costearse un estudio de pilotaje, y adquirir aviones. Con el paso del tiempo, y cuando el Estado, toma interés en la incrementación de esta actividad, la aviación toma dos rutas, desarrollo de la aviación con miras a comercializar con personas o cosas, como el correo, y su reglamentación jurídica, para esto, México, empieza a participar en Convenciones internacionales.

El maestro, Antonio Francoz Rigalt, en su texto, "Principios



de Derecho Aéreo, hace mención a lo que vengo exponiendo expresando:

Comenzaré diciendo que México ha procurado entrelazarse más con sus vecinos y comunicarse mejor, despejar y afirmar el porvenir de la aviación la cual ha tenido ya años de gestación, y como resultado de ello, el Derecho Aéreo Mexicano empieza ya a ser una realidad concreta cuyo avance y progreso puede medirse a través de los Congresos, Conferencias y Convenios celebrados en los que, con criterio propio, se ha adherido a las tendencias señaladas en sus resoluciones por los países de condiciones políticas, comerciales y geográficas parecidas. Así, como un hecho demostrativo y elocuente de la cristalización de tal política, nuestro país ha asistido oficialmente representado en las Conferencias internacionales de Derecho Privado Aéreo, habiendo firmado en el Protocolo final adoptado por la primera (París 27 de oct. al 6 de nov. de 1925).

No es sino en el Primer Congreso Iberoamericano de Aeronáutica celebrado en Madrid del 25 al 30 de octubre de 1926, en que México participa de una manera activa". Más adelante el mismo autor, nos explica lo relacionado al Convenio Iberoamericano de 1926: "Constituye una ligera modificación a la Convención de París del 13 de octubre de 1919, que era inaceptable por algunos Estados y ha sido considerado como antagónico a ésta, afirmándose que pone en peligro el aseguramiento de la legislación común de esta materia y lesiona los intereses de algunos países, pero lo cierto es que eliminó y modificó la mayor parte de preceptos particularistas y privilegios que consagraba la primera. En dicho Convenio, que entre los principios generales aceptó el de reconocer a cada potencia "so

beranía completa y exclusiva sobre el espacio atmosférico correspondiente a su territorio (Art. 1) y conceder en tiempo de paz, "Libertad de paso inofensivo sobre el territorio" a las aeronaves de los Estados contratantes - (Art. 2), se ocupó de la nacionalidad de las aeronaves. ( 14 )

Nuestro país, ha participado además en las siguientes Conferencias y Convenios Internacionales sobre Derecho Aéreo:

1. Convención sobre Derecho Internacional Privado, llevada a cabo con motivo de la Sexta Conferencia Internacional Americana - realizada en la Habana, Cuba en 1928.

2. La Convención para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas al Transporte Aéreo Internacional celebrado en Varsovia en 1929.

3. Protocolo que modifica el Convenio para la Unificación de ciertas Reglas Relativas al Transporte Aéreo Internacional, Varsovia, 12 de octubre de 1929, suscrito en la Haya en 1955.

4. Convenio complementario del Convenio de Varsovia para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas al Transporte Aéreo Internacional Realizado por quién no se transportista contractual. Llevado a cabo en Guadalajara, Méx., en 1961.

5. Convenio sobre Infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de aeronaves realizado en Tokyo, Japón, en 1961.

(14) Antonio Franóz Rigalt "Principios de Derecho Aéreo". 1939



6.- Convenio sobre daños causados a terceros en la superficie por aeronaves extranjeras, celebrado en Roma en 1952.

7.- Convenio para la Unificación de Reglas Relativas al auxilio y salvamento de las aeronaves en el mar. Bruselas 1938. etc.

Ademas de los siguientes Convenios Internacionales, relativos a la nacionalidad y registro de aeronaves, temas fundamentales del presente trabajo de tesis.

1.- Convenio Iberoamericano de 1926, cuyos principios principales son los siguientes: el reconocimiento de que "Las aeronaves tienen la nacionalidad del Estado en cuyo registro estén matriculadas", aborda también la situación de la doble nacionalidad: "Una aeronave no puede ser válidamente inscrita en varios Estados". Especifica además los requisitos de distintivos que deberá llevar toda aeronave. Art. 1o; "En la navegación internacional, toda aeronave deberá llevar, (Conforme a las disposiciones del Anexo A), el distintivo de nacionalidad y el de matrícula, así como el nombre y domicilio del propietario".

2.- Convenio de Chicago de 1944, México, es uno de los participantes en esta Convención. En el Capítulo III, respectivo a la nacionalidad de las aeronaves, Artículo 17, decreta: "Las aeronaves tienen la nacionalidad del Estado en el que estén matriculadas". Artículo 18, en lo concerniente a la doble nacionalidad: "Ninguna aeronave puede estar válidamente matriculada en más de un Estado, pero su matrícula podrá cambiarse de un Estado a otro". Artículo 19; "La matriculación transferencia

de matrícula de aeronaves en un Estado contratante se efectuará de acuerdo con sus leyes y reglamentos". Artículo 20: "Ostentación de las marcas: - "Toda aeronave empleada en la navegación aérea internacional deberá llevar las correspondientes marcas de nacionalidad y matrícula". Artículo 21: - Informes sobre matrícula: "Cada Estado contratante se compromete a suministrar, a petición de cualquier otro Estado contratante o de la Organización de Aviación Civil Internacional, información relativa a la matrícula y propiedad de cualquier aeronave matriculada en dicho Estado. Además, todo Estado contratante proporcionará a la Organización de Aviación Civil Internacional, de acuerdo con las disposiciones que esta dicte informes con los datos pertinentes que puedan facilitarse sobre propiedad y control de las aeronaves matriculadas en el Estado en que se empleen habitualmente en la navegación aérea internacional. Previa solicitud, la Organización de Aviación Civil Internacional pondrá los datos así obtenidos a disposición de los demás Estados contratantes". Artículo 29: relativo a los documentos que deben llevar las aeronaves: "Toda aeronave de un Estado contratante que se emplee en la navegación internacional llevará los siguientes documentos, de conformidad con las condiciones prescritas en el presente Convenio: a) Certificado de matrícula, etc.

Todos estos Convenios, Conferencias, que se han hecho referencia con anterioridad, en el cual México ha tenido una participación activa, han influido grandemente en la elaboración de nuestra legislación nacional, más concretamente, en la Legislación aérea interna.

La primer ley que se elaboró fué: Ley sobre Aeronáutica Civil

de 1930. El autor de Derecho Aéreo, Antonio Francoz Rigalt, nos hace una explicación sobre esta ley, en su libro, "Principios de Derecho Aéreo", diciendo: "En realidad, la aviación antes de la revolución maderista, por la misma debilidad de los aparatos, era solo un deporte, pero posteriormente - su evolución y crecimiento permitieron obtener algunos servicios efectivos en el campo comercial y utilizada como instrumento de guerra, por lo que, - desde 1921 se hizo necesaria la formulación y ejecución de un Reglamento de Navegación Aérea, que apoyado en la Ley de Ferrocarriles y en las disposiciones de aplicación internacional que entonces existían, fué redactado - de acuerdo con la legislación interna francesa. Dicho Reglamento tomo la forma de Proyecto de Ley y aprobado, vió la luz pública el doce de julio de 1930. La Comisión Redactora, integrada por los señores Licenciados Gustavo Espinosa Mireles y Luis Flores Esponda e Ingenieros Eduardo de la Portilla y Juan Guillermo Villasana..."

Un año después, se redactó la Ley sobre Vías Generales de Comunicación y Medios de Transporte del 31 de agosto de 1931, a esta ley se incorporó la Ley de Aeronáutica Civil de 1930.

En el año de 1932, el 10 de septiembre, entró en vigor la Ley de Vías Generales de Comunicación abrogando la ley anterior.

Este nuevo Código tiene como contenido la Ley de Aeronáutica Civil de 1930, pues tiene muy pocos principios jurídicos nuevos y algunas modificaciones de forma.

Y es en la Ley de Vías Generales de Comunicación publicada

en el Diario Oficial del 19 de febrero de 1940 en que se nota una legislación aérea más sistematizada en comparación con las leyes anteriores, no con esto se quiere decir, que esta ley, sea perfecta, pues sus conceptos son más claros y concretos.

En nuestra actual ley, que es la Ley de Vías Generales de Comunicación, ésta dedica Capítulos respectivos, para reglamentar la nacionalidad y registro de aeronaves. Las disposiciones son las que se indican:

Artículo 312.- La nacionalidad y matrícula de las aeronaves civiles se rigen por las disposiciones siguientes:

I.- Las aeronaves tienen la nacionalidad del Estado en que estén matriculadas.

II.- Ninguna aeronave podrá tener más de una matrícula;

III.- Para adquirir, modificar o cancelar la marca de nacionalidad o la matrícula de una aeronave mexicana se requiere cumplir con las formalidades establecidas en esta ley;

IV.- Las aeronaves matriculadas en otro Estado podrán adquirir matrícula mexicana, previa cancelación de la extranjera;

V.- La inscripción de una aeronave en el registro aeronáutico mexicano y el otorgamiento de su matrícula le confieren la nacionalidad mexicana.

Artículo 313.- Solo los ciudadanos mexicanos o las personas jurídicas mexicanas podrán inscribir en el registro aeronáutico mexicano y

matricular aeronaves destinadas a servicio público de transporte aéreo, o a servicio privado...."

De lo anteriormente expuesto, se deduce, que la ley aérea - de nuestro país se inspiró en los Convenios de 1926, del Convenio de Chicago de 1944.

Por lo que se refiere al Registro Aeronáutico mexicano, éste está regulado por la Ley de Vías Generales de Comunicación, en el Artículo 317 que decreta: "La Secretaría de Comunicaciones llevará un Registro que se denominará Registro Aeronáutico Mexicano en el cual se inscribirán:

1.- Los títulos por los cuales se adquiera, transmita, modifique, grave o extinga el dominio, los demás derechos reales la posesión, - así como los arrendamientos o alquileres sobre:

a) Aeronaves mexicanas, etc. etc.

Al margen de la inscripción que corresponda se anotaran:

a) Las marcas de nacionalidad y matrícula de las aeronaves, sus modificaciones y cancelaciones;

b) Los certificados de aeronavegabilidad, sus renovaciones y cancelaciones, etc. etc.

Artículo 372.- Los documentos que conforme al artículo anterior deban inscribirse en el registro aeronáutico mexicano y no se registren, solo producirán efectos entre quienes los otorguen, pero no contra terceros, el cual si podrá aprovecharlos en cuanto le fueren favorables .....



Artículo 373.- El registro de matrícula de una aeronave podrá cancelarse:

- a) A solicitud escrita del propietario de la aeronave o del titular del certificado de matrícula;
- b) Por orden de autoridad competente;
- c) En caso de destrucción o pérdida de la aeronave;
- d) Cuando la aeronave no llene las condiciones de navegabilidad reglamentarias;
- e) Por vencimiento del plazo, cuando esté sujeta a término la vigencia de la matrícula respectiva;
- f) Por abandono de la aeronave.
- g) Por cualquiera otra causa que señalen los reglamentos ..."



**LOCKHEED**  
**2000**

IV. - ANTECEDENTES DEL ARTICULO 77 DEL CONVENIO DE CHICAGO  
a) JUNTA DE EXPERTOS Y b) SUBCOMITE.

Con la gran incrementación y desarrollo de la aviación que se ha venido observando a través del presente siglo, trae como consecuencia que haya un tráfico internacional intenso, y con ello una competición en los servicios aéreos, de países económicamente fuertes, sobre países débiles desde el punto de vista económico. Es decir, por ejemplo; Estados Unidos de Norteamérica que es una potencia con un gran poderío económico y político muy grande, usa estos factores a su favor, para explotar sus rutas aéreas en vuelos trasatlánticos, hasta países remotos, que a la vez éstos difícilmente pueden igualar, debido a la falta de equipo y personal tecnificado, aún cuando haya Convenios Bilaterales o Multilaterales entre dos o más Estados, para explotar determinadas rutas aéreas. Con ello decíamos, se da el caso de una competencia desigual. Por estas razones, algunos Estados soberanos, como los países bajos, unieron sus esfuerzos con la finalidad de crear una línea aérea, que pudiera realizar vuelos internacionales, que de otra manera sería imposible, o cuando menos difícil cumplir por las razones antes expuestas.

Al asociarse dos ó más Estados, en la creación de líneas aéreas para la explotación conjunta del transporte aéreo, o ya sean en vuelos nacionales o internacionales sobre ciertas rutas o regiones, necesariamente se tendrían que crear, organismos, organizaciones o consorcios de sus servicios aéreos. Esto dió motivo para que fuera un problema, que inminentemente tendría que resolverse, pero no individualmente, ya que si

los países en cuestión se asociaran para explotación de los servicios aéreos, y las aeronaves fueran pertenencia de cada país participante, no habría problema, pues se estaría de acuerdo con lo previsto por el Artículo 17 del Convenio Chicago, o si éstas aeronaves, f' eran arrendadas, al - - igual, no habría conflicto de ninguna clase, en virtud, de que dichas aeronaves de antemano ya poseerían una nacionalidad y una matrícula. Pero si las máquinas aéreas pertenecen a una organización, organismo o consorcio, entonces el problema de la nacionalidad, matrícula y registro de las mismas, sería distinta a lo que dispone el Artículo 17, 18, del Convenio de 1944, en su Capítulo respectivo a la Nacionalidad de las aeronaves.

Esta situación, de grandes proporciones conflictivas, se - planteó por vez primera, para su estudio desde el punto de vista jurídico, en el "Proyecto Canadiense preliminar revisado de un Convenio aéreo internacional", específicamente, en el Artículo X. Posteriormente, en el Convenio de Chicago, se estudia y sintetiza, el Artículo X, en el Artículo 77, de dicho Convenio quedando de la siguiente manera;

"NINGUNA DISPOSICION DEL PRESENTE CONVENIO IMPIDE QUE DOS O MAS ESTADOS CONTRATANTES CONSTITUYAN ORGANIZACIONES DE EXPLOTACION CONJUNTA DEL TRANSPORTE AEREO U ORGANISMOS INTERNACIONALES DE EXPLOTACION DEL MISMO, NI QUE ORGANICEN CONSORCIOS DE SUS SERVICIOS AEREOS SOBRE CUALQUIER RUTA O REGION. SIN EMBARGO ESTAS ORGANIZACIONES U ORGANISMO Y CONSORCIOS SE REGIRAN POR LAS DISPOSICIONES DEL PRESENTE CONVENIO, INCLUSO LAS RELATIVAS AL REGISTRO DE ACUERDOS ANTE EL CONSEJO. EL CONSEJO DETERMINARA LA FORMA EN QUE LAS DISPOSICIONES DEL PRESENTE CONVENIO SOBRE NACIONALIDAD DE AERONAVES SE APLICARAN A LAS AERONAVES EXPLOTADAS POR ENTIDADES INTERNACIONALES DE EXPLOTACION".

No obstante, de este precepto, surgen los siguientes planteamientos a resolver:

- a) Significado de organizaciones de explotación conjunta del transporte aéreo;
- b) Organismos internacionales de explotación;
- c) Consorcios de sus servicios;
- d) Carácter jurídico de la "determinación" por el Consejo.
- e) Interpretación del Artículo.

Esto dió motivo para que se creara; una Junta de Expertos, un Subcomité y un Comité, para que asesoraran al Consejo, a la interpretación y resolución final de los problemas contenidos en el Artículo 77 del Convenio de Chicago.

A) JUNTA DE EXPERTOS

- i) Análisis de los problemas que plantea el Artículo 77 del Convenio de -  
Chicago, por la Junta de Expertos.

Problemas discutidos.

1.- En esta nota se discuten los siguientes problemas que surgen del Artículo 77 del Convenio de Chicago.

- a) Significado de-
  - i) "Organizaciones de explotación en común del transporte aéreo".
  - ii) "organismos internacionales de explotación"
  - iii) "servicios mancomunados";
- b) Consecuencias de las "aeronaves explotadas por entidades internacionales de explotación"
- c) Significado de las "disposiciones del presente Convenio sobre nacionalidad de aeronaves"
- d) Carácter jurídico de "la determinación" por el Consejo.

Significado de "organizaciones de explotación en común del transporte aéreo", "organismos internacionales de explotación" y "servicios mancomunados".

2.- Estas expresiones se emplean en la primera oración del Artículo 77. Pero en la última de ese Artículo solo se emplea la expresión "entidades internacionales de explotación". El Artículo 78 se refiere a "organizaciones comunes". El Artículo 79 se refiere a las "organizaciones de explotación común y a los consorcios". El examen de los debates del Convenio de Chica-

go no arroja ninguna luz acerca del significado de estas expresiones. Sin embargo, se someten a consideración las siguientes observaciones:

- a) La tercera oración del Artículo 77 no requiere ninguna medida del Consejo por lo que se refiere a mancomunar sus servicios; por lo tanto, el significado de "servicios mancomunados" no necesita que se determine para los fines que actualmente se persiguen,
  
- b) Respecto a las "organizaciones de explotación en común del transporte aéreo", esta expresión podría significar lo mismo que "entidades internacionales de explotación" o algo diferente. Cualquier diferencia podría consistir en las funciones o en la composición de la organización o de la entidad. Es difícil encontrar alguna diferencia por lo que se refiere a las funciones, porque la función esencial sería la misma, es decir, la explotación de la aeronave.-

( El Artículo 78 ) habla de "organizaciones comunes para mantener servicios aéreos" pero no necesariamente entraña la explotación de aeronaves. En cuanto a la composición, el Artículo 79 dispone que todo Estado podría formar parte de organizaciones de explotación en común, bien por conducto de su gobierno o bien por conducto de una empresa aérea y que tal empresa podría ser de propiedad del Estado o en parte propiedad

privada. De este modo, todo el campo de la propiedad del Estado o de la propiedad privada, así como la propiedad mixta del Estado y de los particulares está comprendido y la composición de una "entidad internacional de explotación" no está fuera de ese campo. Por lo tanto, se puede llegar a la conclusión de que el Artículo 77 se emplean indistintamente las dos expresiones. Sin embargo, cabe hacer notar lo siguiente";

- c) En la tercera oración del Artículo 77 se habla solamente de "entidades internacionales de explotación";
- ii) Tal entidad puede constituirse solo por los "Estados - contratantes", como se desprende de las palabras iniciales del Artículo 77;
- iii) La entidad contemplada en la tercera oración del Artículo 77 tiene carácter internacional y no está constituido de acuerdo con la ley nacional de determinado Estado; si lo fuera, entonces no se distinguiría de ninguna empresa aún constituida de conformidad con tal ley y su aeronave podría generalmente matricularse de acuerdo con ella. Por lo tanto no habría problemas respecto a la manera en que las disposiciones del Convenio relativas, a la nacionalidad de las aeronaves se aplicarían a las aeronaves explotadas por esa entidad.

Consecuencia de las "aeronaves explotadas por entidades internacionales de explotación".



3.- La tercera oración del Artículo 77 habla de "aeronaves explotadas" por entidades internacionales de explotación si las aeronaves fueran explotadas únicamente por tal entidad, sin ser de su propiedad, por ejemplo, si el organismo obtuviera en arrendamiento una aeronave de una empresa aérea nacional y la explotara, parecería que no había ningún problema de fondo en cuanto a la manera en que las disposiciones del Convenio relativas a la nacionalidad de las aeronaves se aplicarían a tal aeronave. Sin embargo, si la aeronave explotada por una entidad internacional fuera también de su propiedad, entonces se plantearía la cuestión de saber como y con que autoridad esa aeronave debiera matricularse y cual ha de ser la aplicación de las disposiciones del Convenio relativas a la nacionalidad de dicha aeronave. En el Documento de Trabajo Núm. 6 se trata de estos problemas y otros conexos.

Significado de las "Disposiciones del presente Convenio sobre nacionalidad de aeronaves".

4.- Estas palabras pueden ser susceptibles de interpretación estricta o amplia, como se indica en el párrafo 2 del Informe del Comité de Transporte aéreo que figura en C-WP/2284. De acuerdo con una interpretación estricta, dichas palabras se referirían, solo a las disposiciones de los Artículos 17 a 21, toda vez que aparecen en el Capítulo 3 del Convenio que se titula "Nacionalidad de las aeronaves". Por otro lado, cabe también una interpretación amplia porque:

- a ) Además de los Artículos 17 al 21 hay varios artículos del Convenio que expresamente se refieren a la "nació

nalidad" de las aeronaves (por ejemplo. Arts 9 b y 11), tácitamente mediante el uso de expresiones tales como "aeronaves de un Estado Contratante" (por ejemplo Arts. 5, 15, 24, 26, 27, 29 y 30) o "el Estado donde esté matriculada la aeronave" (por ejemplo, Arts. 25, 26, 31, 32 y 33). Estos artículos al igual que otros confieren derechos y privilegios a las aeronaves porque tienen la nacionalidad de un contratante o imponen obligaciones y funciones sobre el Estado de nacionalidad de la aeronave, se mencionan en el Documento de Trabajo Num. 5.

- b) La expresión pertinente en la tercera oración del Artículo 77 es; "sobre nacionalidad". Sería difícil negar que los artículos mencionados en a) se "relacionan" con la nacionalidad. La situación habría sido diferente si, por ejemplo, la expresión del Artículo 77 es; por ejemplo "que rijan la nacionalidad" o "regulan la nacionalidad".
- c) Si el Consejo determinara únicamente la manera en que se aplicarían las disposiciones del Artículo 17 al 21 del Convenio a las aeronaves explotadas por una entidad internacional de explotación y no determinará también la manera en que las disposiciones del Convenio sobre las diversas cuestiones relacionadas por ejemplo, la responsabilidad del Estado de la nacionalidad de la ag

ronave, de conformidad con el Artículo 12 del Convenio, se aplicarán a tales aeronaves, sería imposible desde el punto de vista jurídico explotar dichas aeronaves sin violar el Convenio de Chicago. A modo de ejemplo, podría mencionarse que a menos que hubiera una determinación por parte del Consejo respecto a la expedición de un certificado de aeronavegabilidad, las disposiciones del Artículo 31, que exigen que el Estado de matrícula expida un certificado de aeronavegabilidad, haría imposible que la aeronave explotada por una entidad internacional de explotación se dedicara a la navegación internacional 1)

Carácter jurídico de la "determinación" por el Consejo

5.- La cuestión esencial consiste en saber si la determinación por el Consejo será obligatoria para todos los Estados contratantes. Las siguientes cuestiones sugieren una respuesta definitiva;

- a) Las palabras "el Consejo determinará" que aparecen en la tercera oración del Artículo 77, tiene el significado gramatical de "decidirá". La palabra "determinar" se define en el diccionario abreviada del modo siguiente:

"Determinar".- llegar a un fin (especialmente en derecho); limitar el alcance, definir; fijar de antemano (fecha); solucionar, decidir (disputa, la suerte de la persona, lo que ha de hacerse,

etc.), llegar a una conclusión, pronunciar una decisión"

- b) Si por otra parte la función del Consejo fuera solamente recomendar, entonces el texto del Convenio diría "el Consejo recomendará a los Estados contratantes".
- c) Si "determinará" se interpreta como "recomendará", entonces cada Estado contratante determinará la propia cuestión que el Convenio dice que el Consejo determinará. Además, si algún Estado no aceptara la determinación hecha por el Consejo, por ejemplo, respecto a los certificados de aeronavegabilidad, no anularía las pertinentes disposiciones del Convenio y haría imposible las operaciones de una entidad internacional de explotación, de acuerdo con el Convenio.
- d) Es evidente que la determinación hecha de acuerdo con el Artículo 77 ha de ser obligatoria para los Estados contratantes. Esto puede lograrse mediante la reforma del Convenio, aceptada por todos los Estados contratantes, o por otro procedimiento especial señalado en el Convenio. Si los autores del Convenio de Chicago hubieran escogido la primera alternativa, entonces no habría habido ninguna necesidad, de la tercera oración del Artículo 77, toda vez que el procedimiento para las reformas y efectos están comprendidos en el Artículo 84. -

De aquí que esa oración del Artículo 77 pueda interpretarse solo que tiene por objeto proporcionar un procedimiento especial, a saber, el de investir al Consejo de facultades para hacer la determinación.

- e) Por ser el objeto y el propósito de la tercera oración del Artículo 77 proporcionar, por las medidas del Consejo, normas que complementen, respecto a determinado asunto, los contenidos en el Convenio, existe una disposición similar en el Artículo 72 del Convenio de disponer entre otras cosas "Sobre alta mar, las reglas aplicables serán las que se establezcan de acuerdo con el presente Convenio". Se ha aceptado que esta disposición confiere al Consejo la facultad de dictar normas, que respecto a los vuelos sobre alta mar, serán obligatorias para todos los Estados y aplicados por ellos, sin ninguna excepción o desviación 1). Se observará que ni el Artículo 12 ni el Artículo 77 autorizan al Consejo para modificar ninguna de las disposiciones del Convenio en cuanto sean aplicables, pero tienen por objeto proporcionar el mecanismo especial para dictar normas complementarias respecto a determinadas materias no reguladas por las disposiciones del Convenio. En el caso del Artículo 12, habrá de citarse normas independientes, mientras que en el Artículo 77, las disposiciones del Convenio relativas a la nacionalidad de las aeronaves

ves tienen ellas mismas que aplicarse en el caso de aeronaves explotadas por entidades internacionales de explotación pero la manera en que han de aplicarse debe determinarse por el Consejo. Pero en ninguno de los casos, el procedimiento para enmendar el Convenio de acuerdo con el Artículo 24 es necesario o pertinente.

- f) La ratificación del Convenio por cualquier Estado necesariamente entraña la consecuencia de que las normas que el Consejo dictaría de conformidad con el Artículo 12, respecto a los vuelos sobre alta mar, serían obligatorios para ese Estado, aún cuando en el momento de la ratificación no se hubiera promulgado tales normas; lo mismo ocurriría respecto a una determinación por el Consejo para la aplicación de las normas pertinentes del Convenio a las aeronaves explotadas por entidades internacionales de explotación.

5.1 También se ha expresado la opinión de que la determinación hecha por el Consejo, conforme al Artículo 77, no será obligatoria para todos los Estados contratantes, En apoyo de esta tesis se ha sostenido que al Consejo no se le ha concedido ninguna facultad para ampliar el Convenio o redactar de nuevo ninguna de sus disposiciones. Sin embargo, parece haberse aplicado esta argumentación lo que se ha manifestado en el párrafo anterior, especialmente en los incisos d, e y f).

5.2 También se ha manifestado que por regla general las disposiciones de un instrumento internacional puede solamente considerarse que tiene pleno efecto obligatorio en la medida que puede establecerse fuera de toda duda que los Estados contratantes tuvieron la intención de asumir una determinada limitación de su soberanía, siendo el argumento que si la determinación hecha por el Consejo no fuera obligatoria para todos los Estados soberanos - habría, en esa medida, una limitación de su soberanía. Sin embargo, esto es solo una hipótesis y es admisible solamente en aquellos casos en que el texto de un tratado es ambiguo o susceptible de dos interpretaciones, cada una de las cuales puede ser razonablemente adoptada. No obstante, de lo dicho en el párrafo anterior se desprende que no existe ninguna ambigüedad toda vez que la palabra "determinar" tiene claramente un solo significado - muy definido, al saber, en el sentido de "decidir". Además, en el principio que se impone es que debe rechazarse toda interpretación que anule el objetivo simple de las disposiciones de un tratado en favor de una interpretación que conduzca a la realización del objetivo. La intención y el propósito del Artículo 77, según se ha explicado en el párrafo anterior, especialmente en los incisos c) y d) se anularían si se sostuviera que la determinación tomada por el Consejo no es obligatoria para todos los Estados contratantes.

A.) JUNTA DE EXPERTOS.

Se formó primeramente una Junta de Expertos como paso preliminar, al estudio del Artículo 77 del Convenio Chicago.

a.) Documento recibido del Sr. R. P. Boyle.

Significado del Artículo 77 del Convenio de Chicago.

1. Origen del Artículo 77.

El Artículo 77 del Convenio de Chicago prevé que:

"Ninguna disposición del presente Convenio impide que dos o más Estados contratantes constituyan organismo internacionales de explotación del mismo ni que organicen consorcios de sus servicios aéreos sobre cualquier ruta o región. Sin embargo, estas organizaciones u organismos y consorcios se registrarán por las disposiciones del presente Convenio, incluso las relativas al registro de acuerdos ante el Consejo. El Consejo determinará la forma en que las disposiciones del presente Convenio sobre nacionalidad de aeronaves se aplicarán a las aeronaves explotadas por entidades internacionales de explotación".

El texto del Artículo antes citado apareció por primera vez en el Artículo X del "Proyecto Canadiense preliminar revisado de un Convenio aéreo internacional" que fue presentado a la Conferencia de Chicago como Documento Núm. 50 (Véase las Actas de la Conferencia de Aviación Civil - Internacional, Publicación 2820 del Departamento de Estado (1948), Vol. 1,



pág. 570 a 591). Este Artículo prevefa, entre otras cosas, la creación mediante un Convenio Internacional de una dirección del aire internacional consistente en una asamblea, un consejo y cierto número de consejos regionales. Los consejos regionales, o el Consejo si se tratase de más de una región, tendrfa la facultad de expedir certificados a las compañías aéreas dándoles derecho a explotar servicios sobre ciertas rutas internacionales, especificando la frecuencia y tarifas de dichos servicios. La compañía aérea que contase con tal derecho o certificado tenfa derecho automáticamente al tránsito aéreo; a aterrizar a fines de servicios; a transportar pasajeros, carga y correo desde el país de origen a cualquier lugar del mundo; y a llevar pasajeros, carga y correo de vuelta al país de origen, desde cualquier lugar del mundo.

La finalidad de esta propuesta era permitir a los signatarios del Convenio la creación de líneas aéreas internacionales sin necesidad de obtener, mediante negociación separada, derechos aéreos de cada uno de los gobiernos en cuyo territorio tuviese que volar o entrara dicha línea aérea. En otras palabras en virtud del plan canadiense, la línea aérea que obtuviese tal certificado podfa obtener derechos aéreos de acuerdo con los principios establecidos en el Convenio del único organismo internacional nuevamente creado y, de esta forma, imposibilitar a cualquiera de los países sobre los cuales operase la aeronave, a la que delegase tales derechos aéreos.

Los proponentes del proyecto canadiense expresaron claramente dos cosas; En primer lugar, que la facultad de la dirección internacional de aire a conceder licencias de operadoras para las rutas internacionales principales no habrfa de impedir que dos o más signatarios del Convenio

acordasen eliminar la competición entre ellos. En segundo lugar, que el -  
Convenio no tenía la intención de impedir "A DOS ESTADOS CONTIGUOS, CO  
MO CANADA Y ESTADOS UNIDOS, QUE SE RESERVASEN SERVICIOS ENTRE -  
ELLOS FUERA DE LAS DISPOSICIONES DEL CONVENIO". (Véase el resumen  
del Proyecto Canadiense, Actas, Vol. 1, pág. 572, es decir, que no obstan  
te los fines del Convenio de estimular los servicios aéreos internacionales  
a gran distancia, dos o más signatarios del Convenio que estuviesen conti  
guos como por ejemplo, Los Estados Unidos y Canadá, continuaban en liber  
tad de facilitar servicios aéreos únicamente entre sus propios países.

2. SIGNIFICADO DE LAS EXPRESIONES "ORGANIZACIONES  
DE EXPLOTACION CONJUNTA DEL TRANSPORTE AEREO"  
ORGANISMOS INTERNACIONALES DE OPERACION Y "CON  
SORCIOS DE SUS SERVICIOS".

Con el fin de poner en práctica dicha intención, es decir, faci  
litar la competición de los servicios aéreos entre Estados contiguos, se for  
muló el Artículo X. La primera frase de la sección 1 de dicho Artículo emplea  
ba dos expresiones, a saber, "Organizaciones de explotación conjunta del  
transporte aéreo" y "Organismo internacionales de operación". La Sección  
2 del Artículo X empleaba una tercera expresión "consorcio de sus servicios"  
("pooled services"). Las Secciones 3 y 4 del Artículo X hacían referencia -  
únicamente a "organizaciones de explotación conjunta del transporte aéreo".  
y "consorcio de sus servicios", no se realacionan con los "organismos inter  
nacionales de operación".

El examen de las actas del Convenio de Chicago a la luz del Resumen del proyecto canadiense muestran que los proponentes del Artículo X preveían que dos o más Estados signatarios, en vez de recurrir a compañías rivales, cada una de las cuales volaría la misma ruta y enarbolaría su propio pabellón, formarían "Organizaciones de explotación del transporte aéreo" o harían un "consorcio" con sus servicios en ciertas rutas o en ciertas regiones. A este efecto, las compañías aéreas en cuestión serían propiedad del Estado, parte de propiedad del Estado o compañías de propiedad privada (Artículo X Sección 4). Por lo que se refiere a la intención de los proponentes de no prohibir servicios aéreos contiguos, preveía la creación de "organismos internacionales de operación" de propiedad del gobierno con el fin de dedicarse únicamente a los servicios aéreos entre Estados contiguos, debiéndose crear tales organismos en virtud de un acuerdo internacional entre gobiernos de los países contiguos.

De lo anterior se desprende que las "organizaciones de explotación conjunta del transporte aéreo" y los "consorcios de sus servicios", - aunque perseguían los mismos fines, es decir, la eliminación de la competencia solamente habrían de diferir en la operación (es decir, al servir rutas diferentes) o en la composición de la organización. Los "organismos internacionales de operación", por otra parte, debían ser antes sui generis, ya que operarían únicamente entre países contiguos serían propiedad exclusiva de los gobiernos de los mismos y tendrían un carácter internacional, es decir, que no se constituirían en virtud de las reglas internas de cualquiera de sus propietarios (Véase PE 77 Dt 2, pág. 2 (b) (iii)). El hecho de que no

existía la intención de que los organismos internacionales de operación fuesen propiedad del gobierno se desprende claramente de la Sección 4 del Artículo X, que permite a las "organizaciones de explotación conjunta del transporte aérea" a los "consorcios de sus servicios", que sean propiedad del Estado o propiedad del Estado en parte o propiedad privada" y a discreción del Estado en cuestión mientras que no se daba tal libertad a los "organismos internacionales de operación". Por consiguiente, es indudable, que éstas últimas debían ser únicamente de propiedad del gobierno y creados en virtud de un acuerdo internacional entre los gobiernos de los países contiguos interesados en vez de una ley interna. Como las operaciones de las "organizaciones de explotación conjunta del transporte aéreo" y los "consorcios de sus servicios" habrían de cubrir rutas internacionales principales esto afectaba a todos los signatarios del Convenio, y por lo tanto, la sección 3 del Artículo X reservaba a las autoridades allí mencionadas, es decir, al Consejo o al Consejo Regional el derecho a:

"Recomendar a los Estados miembros interesados que unifiquen los servicios aéreos en ciertas rutas o en ciertas regiones o que constituyan organizaciones de explotación en común a fin de llevar a cabo todos o algunos de los servicios aéreos en ciertas rutas o en ciertas regiones".

Dicha facultad de hacer recomendaciones no se ejercería cuando se tratase simplemente de servicios contiguos o facilitar por los "organismos internacionales de operación", y a que estos eran principalmente de intereses para los países contiguos únicamente, así como para sus gobiernos.

Implicaciones de las frases "disposiciones del presente

Convenio sobre la nacionalidad de las aeronaves"  
y "aeronaves explotadas por organismos internacionales de operación".

Habiendo previsto la posibilidad de crear tres clases diferentes de organizaciones, los redactores canadienses del Artículo X dejaron sen-  
tado en forma perfectamente clara que todo el Convenio con todas sus dispo-  
siciones en detalle se aplicaría a las "organizaciones de explotación conjun-  
ta del transporte aéreo" (Artículo X Sección 1) y a los "consorcios de sus ser-  
vicios" ("pooled services") (Artículo X, Sección 2). Sin embargo, por lo  
que se refiere a los "organismos internacionales de explotación", Artículo X,  
Sección 1, los colocó en una situación igual que las de las otras organizaci-  
ones, pero previó otros arreglos por lo que se refiere a las "disposiciones del  
presente Convenio sobre nacionalidad de las aeronaves".

La razón por las que se les trata es:

Los gobiernos que formasen organismos internacionales de ope-  
ración quedarían en libertad de acordar entre ellos que las "aeronaves explo-  
tadas por organismos internacionales de operación en los servicios exclusiva-  
mente contiguos estuviesen sujetas a una forma de registro diferente a "las  
disposiciones del presente Convenio sobre nacionalidad", como por ejemplo,  
la matrícula común, una matrícula común superada, el registro por el organis-  
mo internacional de explotación mismo o, inclusive, ningún registro (Natu-  
ralmente esta libertad, era y es consecuencia de la soberanía nacional, e in-  
cluso hoy está permitida en virtud del Convenio de Chicago). Por otra par-  
te, el Convenio propuesto imponía numerosas obligaciones al Estado de ma-

trícula, incluso la expedición de certificados de aeronavegabilidad de la aeronave, la expedición de las debidas licencias de cada uno de los miembros de la tripulación, y numerosas otras obligaciones derivadas del Deracho Internacional. Por lo tanto, muchas disposiciones del Convenio que no se referían a la matrícula pero sí a la nacionalidad eran de interés a todos los Estados dedicados a la navegación internacional, ya que sus aeronaves podían encontrarse en determinado momento en el espacio aéreo ocupado también por "aeronaves explotadas por organismos internacionales de operación". Por consiguiente, si no había de establecerse una nacionalidad para las "aeronaves explotadas por organismos internacionales de operación", se exigía una solución satisfactoria sobre como las obligaciones resultantes de

"las disposiciones del presente Convenio sobre nacionalidad de aeronaves explotadas por organismos internacionales de operación".

en el caso de que tales aeronaves se matriculasen en forma diferente a la prevista en las disposiciones del Convenio en materia de registro.

Con el fin de facilitar la solución, los proponentes del Convenio formularon la última frase del Artículo X, Sección 1, se empleó un texto designado a determinar la forma en que las disposiciones de la primera parte del Artículo X podrían relacionarse con ciertas disposiciones del Convenio que se basaban en la "nacionalidad" de la aeronave; por ejemplo, puesto que la aeronavegabilidad de una aeronave en cuestión interesaba a todas las demás aeronaves que estuviesen en el espacio al mismo tiempo, y el Convenio imponía al Estado de matrícula la obligación de matricular sus aeronaves

ves, la "determinación" a hacer consistía en indicar quién debía ser responsable de la aeronavegabilidad de las aeronaves explotadas por organismos internacionales de operación". Sin embargo, por lo que se refiere a las "organizaciones de explotación conjunta del transporte aéreo" y "consorcios de - sus servicios", y que tuviesen la intención de volar sobre países que no participasen en estas organizaciones, los acuerdos al respecto no alterarían las disposiciones en materia de matrícula en el Convenio propuesto y, por consiguiente, no era necesario establecer una "determinación" ni prevería por lo que se refería a la nacionalidad de aeronaves a operar por dichas organizaciones. Por consiguiente, el Artículo X, sección 1, limitaba la facultad de "determinación" únicamente a los "organismos Internacionales de operación". Esto es, pues la explicación del texto de la última frase del Artículo X, Sección 1, y de la omisión de un texto similar del Artículo X, Sección 1.

#### 4. Aplicación de la Historia legislativa al actual Artículo 77.

Teniendo en cuenta lo anterior, se plantea la cuestión de que el significado que ha de darse al Artículo 77 del actual Convenio de Chicago. Una comparación de dicho Artículo con el Artículo X demuestra que el Artículo 77 no es más que una versión final del Artículo X originalmente propuesto, ya que el actual Capítulo XVI del Convenio de Chicago (del que el Artículo 77 es una parte) se originó como Artículo X en el proyecto del Convenio canadiense. Posteriormente se convirtió con alteraciones menores, en el Capítulo IX de la propuesta tripartita (Estados Unidos, Reino Unido y Canadá) (Véanse las actas, Vol. 1, págs. 418 a 429). Dicho Artículo, a su vez, contenía únicamente tres secciones, que corresponden a los Artículos 77, 78, 79 del actual Convenio. En la segunda reunión del a determinar en que for-

ma las disposiciones del Convenio en materia de nacionalidad y que no se refieran al registro se aplican a las aeronaves operadas por tal organismo.

c. La frase "El Consejo determinará" la forma en que las disposiciones del presente Convenio sobre nacionalidad de aeronaves se aplicarán a las aeronaves explotadas por entidades internacionales de explotación" significa que, cuando se presente el caso de un acuerdo sobre la creación de un organismo internacional de operación que prevé la matrícula de la aeronave operada por tal organismo en forma diferente a la prevista en las disposiciones sobre matrícula del Convenio, corresponde al Consejo determinar en que forma habrán de cumplirse, por los organismos internacionales de operación, las disposiciones que no son relativas a la matrícula de aeronaves.

b) LEGALIDAD Y CONSECUENCIAS DE LA MATRICULA DE LAS AERONAVES EXPLOTADAS POR UNA ENTIDAD INTERNACIONAL DE EXPLOTACION.

PARTE I.- Matrícula nacional de aeronaves.

1. La tercera oración del Artículo 77 del Convenio de Chicago habla de disposiciones sobre "nacionalidad" de las aeronaves. El Artículo 17 del Convenio establece que las aeronaves tienen la nacionalidad del Estado donde están matriculadas. Sin duda, esa es la razón por la cual en varias disposiciones del Convenio se hace referencia algunas veces al Estado de la "nacionalidad" de la aeronave, y otros al Estado donde está "matriculada" la aeronave, siendo en ambos casos el mismo Estado.



2. Tratándose de aeronaves explotadas por una entidad internacional de explotación, no se presentarían problemas jurídicos de importancia en relación con la nacionalidad o la matrícula a menos que la aeronave fuera propiedad de la propia entidad (Véase párrafo 3 Documento de Trabajo Núm. 2). En cuanto a las aeronaves propiedad de la entidad, estas pueden o tener nacionalidad. Lo primero ocurriría si todas las aeronaves de la entidad estuviesen matriculadas en determinado Estado contratante, cuyas leyes permitieran la matrícula de aeronaves de propiedad de una entidad internacional. El caso sería el mismo si algunas de estas aeronaves estuvieran matriculadas en tal Estado contratante y otras en uno o más de los Estados contratantes. En todos esos casos se aplicarían proprio vigore las disposiciones del Convenio relativas a la nacionalidad y no habría necesidad de determinar la manera en que han de aplicarse los derechos y privilegios de la aeronave matriculada en un Estado contratante podrían otorgarse también a la aeronave de la entidad y las obligaciones y funciones del Estado de matrícula de tal aeronave recaerían sobre determinados Estados donde estuvieran matriculados (véase sobre este respecto Documento de Trabajo Núm. 5).

3. Cabe notar que la matrícula de determinada aeronave de una entidad internacional de explotación en más de un Estado contratante no sería legal, ya que estaría en contra de las disposiciones del Artículo 18 del Convenio.

## PARTE I I

## MATRICULA INTERNACIONAL

A. Problemas que surgen de acuerdo con el Convenio de Chicago.

4. Estando una entidad internacional de explotación constituida de conformidad con un acuerdo entre Estados, y no bajo una ley nacional, y siendo sus bienes, incluso las aeronaves, tendrían un carácter verdadera - mente internacional y no nacional y por lo tanto salvo arreglos especiales, no estaría sujeta al control de un determinado Estado como lo sería por razón de su matrícula en el mismo. Por otra parte, sería apropiado que tal aeronave tuviera la nacionalidad de cada uno de los Estados que integran la entidad o ninguna nacionalidad. Lo primero es imposible en vista del Artículo 18 del Convenio de Chicago. De aquí que surge la cuestión de la matrícula de tales aeronaves con un organismo internacional.

5. Tal organismo internacional no podría ser apropiadamente la propia entidad internacional de explotación que ex hipótesis sería la única - forma comercial constituida para explotar servicios internacionales por lo tanto, no podría aceptarse como componente para desempeñar las obligaciones y funciones, esencialmente de carácter gubernamental, que el Convenio hace recaer en los Estados soberanos respecto a las aeronaves de su matrícula. En el Documento de Trabajo Núm. 5 se especifican tales obligaciones.

6. Por otro lado, un organismo intergubernamental constituido - para ejercer funciones de carácter gubernamental no tendría impedimento alguno, si su instrumento básico le autoriza matricular aeronaves, para ser reconocido por el Consejo al hacer la necesaria determinación de acuerdo con el Artículo 77, como competente para matricular las aeronaves y desempeñar las obligaciones y funciones de un Estado de matrícula de conformidad con el Convenio.

6.1 En tal caso, se presentaría la cuestión de saber si tal organización internacional dispondrá de los necesarios procedimientos administrativos, técnicos y coactivos y de personalidad que le permitan desempeñar las obligaciones y funciones impuestas por el Convenio al Estado de matrícula. Respecto a las funciones técnicas y administrativas, podría ser que la organización internacional contratara el personal apropiado. Pero si no puede hacerlo, podría mediante un arreglo asegurar que las funciones que requieran personal de competencia técnica para desempeñarlos en su nombre por el departamento de aviación civil o funcionarios de uno o más de sus Estados miembros. En tal caso dichas autoridades de aviación civil o funcionarios estarían obrando como agentes o funcionarios de la Organización Internacional.

6.2 Luego se plantearía la cuestión del mecanismo que aseguraría la observancia y la sanción en los casos en que el personal de la aeronave explotada por la entidad internacional de explotación hubiera cometido una infracción de las normas vigentes relativas al vuelo y maniobras dentro del territorio de uno de los Estados miembros de la Organización Internacional, o en el territorio de algún otro Estado o fuera de todo territorio nacional, por ejemplo en alta mar. En otros casos la organización internacional siempre puede tomar medidas administrativas y disciplinarias contra el personal que ha violado dichas normas, por ejemplo, la suspensión o revocación de la licencia, despido o imposición de sanciones pecuniarias. Además el personal sin duda estaría sujeto a la jurisdicción criminal del Estado en el territorio donde se cometió la infracción y posiblemente también en el Estado de la nacionalidad del individuo, incluso los casos de infracción de reglamentos aplicables en alta mar.

7. De lo que antecede se puede afirmar que la matrícula de la aeronave en una organización internacional compuesta de Estados contratantes y competente para obrar en su nombre, de acuerdo con su instrumento básico, sería factible y legal, de conformidad con el Convenio de Chicago.

B) SUBCOMITE JURIDICO DE 1965 Y 1967

SUBCOMITE DE 1965.

El Subcomité, tiene como objetivo principal, el asesoramiento o ayuda al Comité Jurídico en la pronta resolución de los diversos problemas que plantea el Artículo 77 del Convenio de Chicago y su interpretación.

a) Nota de discusión Núm. 1.

( Presentada por el Secretario )

1. Sugerimos que al estudio de la cuestión problema de nacionalidad y matrícula de aeronaves operadas por organismos internacionales sea llevado a cabo en dos partes, con los objetivos que a continuación se indican:

- (a) Por lo que se refiere a las disposiciones del Convenio de Chicago relativas a la nacionalidad de las aeronaves: El objetivo será que el Comité jurídico asesore al Consejo sobre la forma en estas disposiciones habrán de aplicarse a las aeronaves operadas por organismos internacionales de explotación (Artículo 77 del Convenio de Chicago):
- (b) Cuestiones jurídicas diferentes a la anterior que se plantea debido al registro de aeronaves en otra forma que no sea en un Estado; Por lo que se refiere a los delitos cometidos a bordo de tales aeronaves, ya se han tomado medidas de carácter internacional mediante la

inclusión del Artículo 18 en el Convenio de Tokio de  
1963.....

2. La primera cuestión, es decir, la relativa al Artículo 77 del Convenio de Chicago tiene un carácter urgente. El subcomité podría quizás limitar las tareas de esta sesión a esta cuestión.

3. Las cuestiones de derecho de tránsito y tráfico, en virtud del acuerdo internacional de los servicios de tránsito aéreo o los acuerdos bilaterales en materia de transporte aéreo existentes, exigirían un estudio separado a fin de que pueda hacerse todo ajuste necesario por los Estados interesados. Por consiguiente, estas cuestiones no necesitan ser examinadas por este Subcomité.

B) Discusiones mayoritarias.

Matrícula común de aeronaves.

11. A fin de responder a las cuestiones de si el Artículo 77 del Convenio de Chicago permite la matrícula internacional común de aeronaves, y si otras disposiciones de dicho Convenio hacen que dicha matrícula sea jurídicamente posible si no se notifican previamente dichas disposiciones, el Subcomité ha examinado las disposiciones del Capítulo III (Arts. 17 a 21), así como todos los demás artículos del Convenio.

12. Después de haberse examinado todos los Artículos del Convenio, se expusieron dos opiniones divergentes en el seno del Subcomité.

Ciertos de sus miembros consideran que, sin modificación previa, las disposiciones del Convenio, no son obstáculos al principio de una matrícula

internacional común, y que el Artículo 77 impone al Consejo la obligación y la facultad de interpretar las disposiciones de dicho Convenio de forma que se pueda efectuar tal matrícula. La razón principal en que se basó esta opinión es que, si no fuese así, la última frase de dicho Artículo no tendría sentido. En apoyo de esta opinión el Representante del Senegal presentó ciertos argumentos particularmente los siguientes: 1) Las aeronaves, al contrario que los buques, no tienen personalidad jurídica. Eran objeto y no sujeto de derecho. La nacionalidad establecía simplemente un punto de contacto jurídico. 2) Como el Convenio de Chicago no obligaba a un Estado a aplicar sus leyes civiles o penales a bordo de una aeronave, tal obligación no podía imponerse en el caso de matrícula internacional. 3) No existían condiciones a cumplir por un Estado por lo que se refiere a la concesión de su nacionalidad a una aeronave. Por consiguiente no podrían surgir de tales condiciones grandes obstáculos a la matrícula internacional común, sería necesario modificar determinados Artículos de dicho Convenio, sobre todo los Artículos 79, 12, 15, 18, 20, 21, 25, 26 y 30 a 33.

12.1 Como no se ha podido llegar a una situación que permita aproximar estas dos posiciones, los Representantes del Congo, (Brazzaville) y del Senegal han hecho una propuesta finalmente adoptada en la siguiente forma: "El Subcomité opina que las disposiciones del Convenio de Chicago sin que sea necesario modificarlas no constituye un obstáculo al principio de la matrícula internacional común". Esta propuesta fue adoptada por 10 votos a favor, 4 en contra y una abstención. (Véase el párrafo 1 de la Resolución en el libro B). El Representante de los Estados Unidos de América insistió en que, en su opinión, el estudio jurídico no había avanzado sufi-

cientemente, para permitir que se hiciese una votación sobre el párrafo 1 de la Resolución en el Anexo B y que el voto negativo sobre dicho párrafo del Representante de los Estados Unidos de América debía ser interpretado únicamente como reflejo de su opinión de que aún no se habían llevado a cabo suficientes estudios jurídicos que justificasen llegar a una conclusión diametralmente opuesta a la que se llegó previamente en el Informe de la Junta de Expertos de 1960.

13. El Subcomité decidió que el Estado de sus trabajos no le permitía tomar una decisión durante este período de sesiones sobre los métodos a aplicar al principio así adoptado, y los Representantes del Congo (Brazzaville) y Senegal sugirieron como ejemplo, dos métodos: a) matrícula de aeronaves por Estados que actuasen por cuenta común, y b) intervención de una organización internacional pública creada a este fin por los Estados que hayan constituido el organismo internacional de explotación.

Alcance y contenido de la "determinación" que incumbe al Consejo

14. Los Representantes del Congo (Brazzaville) y Senegal, apoyados por varias Delegaciones propusieron que la opinión formulada por el Subcomité haga constar que la matrícula internacional común debe ser reconocida por todos los Estados partes en el Convenio de Chicago y que las aeronaves objeto de tal matrícula deben beneficiarse de los derechos y privilegios concedidos por este Convenio a las aeronaves matriculadas en un Estado. En su opinión, el Consejo tiene el deber de incluir una declaración a este efecto en la decisión que toma en virtud del Artículo 77. Otros Representantes consideraron que el Consejo no contaba con tal poder puesto que una -



"determinación" con tal contenido equivaldría a modificar varios Artículos - del Convenio de Chicago y se excedería si la competencia conferida al Consejo por el Artículo 77. El Subcomité decidió, por 10 votos contra 3 y dos abstenciones (1), expresar la opinión de que la "determinación" hecha por el Consejo, de acuerdo con el Artículo 77, tiene la validez suficiente para - que la matrícula internacional en cuestión sea reconocida por los demás Estados contratantes y para que las aeronaves que ostenten puedan beneficiarse de los derechos y privilegios equivalentes a las que otorga una matrícula nacional". (véase el párrafo 2 de la Resolución que aparece en el Anexo B).

15. El Subcomité opina que, en el caso en que la decisión del Consejo recogiese las opiniones anteriormente expuestas, debería hacer constar que:

- a) Los Estados que hayan constituido un organismo internacional de explotación están ligados solidaria y conjuntamente a asumir las obligaciones que, en aplicación del Convenio incumbe a un Estado de matrícula;
- b) La explotación de las aeronaves en cuestión no origina ninguna discriminación en perjuicio de las aeronaves matriculadas en otros Estados contratantes". (Véase el párrafo 2 a) y b) de la Resolución que aparece en el Anexo B).

Los miembros del Subcomité que no han aprobado las decisiones anteriores (párrafos 12 y 14). Han declarado que si la matrícula

la internacional común fuese admitida por una determinación del Consejo, esta debería incluir las condiciones anteriormente mencionadas.

Otras observaciones

16. El Representante de Suiza propuso que se hiciese constar en la opinión a dar por el Subcomité que "Las disposiciones del Convenio de Chicago no obligan al Consejo a admitir una matrícula internacional común". Después de un intercambio de opiniones prolongado sobre esta propuesta, el Representante de Suiza la retiró reservándose el derecho a presentarla de nuevo en una fase ulterior de los trabajos del Subcomité.

17. El Representante de Suiza propuso que la opinión formulada por el Subcomité (párrafos 14 y 15 haga constar "que la aplicación del principio de la matrícula nacional para las aeronaves de este organismo daría lugar a menos dificultades prácticas en la aplicación de los otros Artículos del Convenio de Chicago, ya que este se basará sobre dicho principio". Varios miembros del Subcomité alegaron que los trabajos del Subcomité no permitían en este momento evaluar las dificultades prácticas que plantean por una parte, la matrícula internacional y por otra parte, la matrícula nacional de aeronaves explotadas por un organismo internacional estas deberían ser objeto de un estudio complementario. En este momento de los debates, el Delegado de Suiza retiró su propuesta reservándose el derecho a presentarla ulteriormente al Subcomité.

18. El Representante del Reino Unido expresó la opinión de que las aeronaves de un organismo internacional de explotación estuviesen matriculadas en una organización internacional creada por los Estados que for

men el organismo internacional a fin de facilitar servicios aéreos técnicos en común, debían establecerse otras dos condiciones. En primer lugar la organización debería ser una persona jurídica que debía estar reconocida como tal por las leyes de los Estados que creasen la organización. En segundo lugar, ni la organización ni el organismo de explotación debían gozar de los privilegios e inmunidades de los Estados o de una Organización internacional. Estas dos cuestiones deberían ser discutidas en una reunión posterior del Subcomité.

19. Por lo que se refiere a la cuestión de la matrícula internacional común, expuesta en los párrafos 12 y 14 anteriores, el Representante del Reino Unido expresó la opinión de que no era problema que los Estados contratantes que establecieron el Convenio de Chicago tenían la intención de - que el Consejo, por una simple minoría de 14 Estados, tuviese la facultad - de obligar a 96 otros Estados contratantes a aceptar alteraciones tan importantes a las disposiciones del Convenio. También indicó que si el Consejo hacía una determinación que permitiese la matrícula internacional se podría plantear una situación difícil si alguno de los otros Estados contratantes decidiesen, como podría suceder, que no aceptaban la decisión del Consejo. Si sucediese tal cosa, se obligaría a una situación de polémica, y se atrasarían aún más las medidas prácticas en el campo de la cooperación. Por consiguiente, era posible que, incluso el Consejo opinase que tenía facultades legales, estuviese poco dispuesto a ejercerlas.

19.1 Contestando el argumento anterior, el Representante del Congo (Brazzaville) observó que, aunque el Convenio de Chicago preveía una -

mayoría especial en ciertos casos, por ejemplo para la modificación del Convenio, a la adopción de un Anexo, una determinación por el Consejo en virtud del Artículo 77 exigía una simple mayoría de acuerdo con el Artículo 52, en el que se aplicaba en caso de cumplimiento por el Consejo de otras funciones, por ejemplo, en virtud de los Artículos 54 y 55. Muchas de las demás funciones del Consejo, tienen por menos una importancia igual pero las decisiones relacionadas con dichas funciones no exigen una mayoría especial.

20. Por lo que se refiere a la opinión relativa a la modificación del Convenio mencionada en la última frase del párrafo 12 anterior, el Representante del Reino Unido sugirió que, hasta que se modificase el Convenio, si se considera tal cosa conveniente, los Estados que formasen un organismo internacional de explotación podrían establecer una organización común a fin de facilitar servicios técnicos en común continuando al mismo tiempo matriculando las aeronaves sobre una base nacional. Un ejemplo de tal organización era la organización de servicios comunes del Africa Oriental - (East African Common Services Organisation) Tal organización podría, si así se deseaba expedir certificados de aeronavegabilidad, licencias de la tripulación y otros documentos necesarios, y llevar a cabo las funciones técnicas necesarias, ya fuese directamente o bien empleado cierta organización como la Oficina de Registro aéreo o la Oficina Veritas. Los certificados de la organización en común, aunque al mismo tiempo establecería claramente que se expedían en nombre de matrícula de una aeronave podría cambiarse de vez en cuando si así se deseaba. El Consejo podría hacer una determinación en virtud del Artículo 77 en el sentido de que las aeronaves a

las que se les expidiese el certificado de matrícula por la organización común contasen con un emblema común.

21. En relación con la cuestión mencionada en el párrafo 5.5. anterior el Representante de Colombia expresó su opinión en el sentido de que, no solamente Estados contratantes, sino también Estados no contratantes, - así como organismos internacionales podrían ser partes de acuerdo de cooperación, y que esta cuestión debía ser examinada por el Subcomité en relación con los problemas a su cargo. Véase párrafo 22 B) siguiente.

22. Antes de hacer su siguiente informe el Comité jurídico, el Subcomité se propone examinar particularmente las siguientes cuestiones:

a) Método de aplicación del principio de matrícula internacional común. (párrafos 13 y 18 anteriores).

23. Después que se haya presentado este informe, y a reserva de indicación contraria del Comité jurídico o del Consejo, el Subcomité tiene - la intención de examinar los efectos de la matrícula internacional común sobre los convenios de derecho aéreo privado (párrafo 5.1 anterior)

b) Nota propuesta por la Delegación italiana.

Interpretación que hay que dar al Artículo 77 del Convenio de Chicago.

Los juristas de la Delegación Italiana opinan que el Subcomité jurídico que ha de pronunciarse sobre la interpretación del Artículo 77 del Convenio de Chicago, deberá ocuparse sobre todo de la última parte de dicho Artículo que confiere al Consejo de la OACI la facultad de determinar -

las probabilidades de aplicación de las disposiciones del Convenio relativas a la nacionalidad de las aeronaves a las aeronaves explotadas por entidades internacionales.

La existencia misma del Artículo 77 confirma que la posibilidad de explotar aeronaves en común, por motivos evidentes de economía y seguridad, responde a los fines del Convenio.

Sin embargo, se trata de conciliar esta posibilidad con los Artículos del Convenio que imponen derechos y obligaciones precisos únicamente a los Estados, en su carácter de sujetos de derecho internacional. A este respecto, hay que mencionar sobre todo los Artículos 17 a 21 del Convenio de Chicago, en virtud de los cuales toda aeronave debe estar matriculada en un solo Estado, según las leyes internas de este y no podrá tener más que la nacionalidad de dicho Estado.

El problema fundamental que se plantea es, por consiguiente, es establecer como y en que medida los organismos internacionales anteriormente mencionados, bien estén admitidos por el Convenio, puedan llevar a cabo su actividad de conformidad con las disposiciones del mismo.

Este problema puede ser resuelto en forma fácil en los casos de organizaciones susceptibles de integrarse, con el carácter de personas jurídicas de derecho privado interno, en los diversos Estados que hayan contribuido a la creación de la organización en cuestión. En tal caso, todos los derechos internacionales y todas las obligaciones internacionales, así como las responsabilidades, consiguientes, serán imputables siempre a ca

da uno de los Estados en cuestión, en virtud de las disposiciones del Convenio.

Por consiguiente, es evidente que cada aeronave estará matriculada en este caso en cada uno de los Estados. Por el contrario, cuando dichas organizaciones sean verdaderas uniones internacionales, la solución a este problema parece difícil teniendo en cuenta las disposiciones en vigor del tratado.

Una unión internacional de esta naturaleza dotada de la personalidad jurídica, es decir, una unión de Estados a la que corresponderá - directa y únicamente obligaciones y derechos que el Convenio Chicago confiere e impone a los Estados únicamente, iría en contra de las reglas de este Convenio y sus anexos, lo mismo ocurre por razones de fondo. Es evidente que la organización está en peores condiciones que cada uno de los Estados que la constituyen para cumplir sus obligaciones.

Por consiguiente, sería necesario, si se presentase el caso, concebir un sistema en virtud del cual una organización de esta naturaleza permitiese unificar las reglas de los Estados contratantes se imponen de aplicar las disposiciones del Convenio de Chicago, y de sus anexos. Así como para unificar la actividad exigida al ponerse en práctica estas disposiciones. Sin embargo, conviene precisar que, incluso en este caso, dicha unificación de normas y actividades no debe alterar el principio según el cual la actividad en cuestión y las obligaciones resultantes son imputables únicamente al Estado en cuestión, en el sentido de que cada aeronave podría tener la nacionalidad de un solo Estado por que la actividad de la organización será imputada al Estado a que el Convenio atribuye, en este -

caso, los derechos y las obligaciones correspondientes. Sin embargo, no hay que perder de vista, incluso en este caso, se puede decir que nos encontraríamos en presencia de no una organización internacional propiamente dicha, sino más bien una organización de derecho público interno que funcionaría paralelamente en cada uno de los Estados. En el sentido de que las normas, y los órganos corresponderían al orden interno de tales Estados. Si se quiere llegar a una situación bien definida, es decir si se quiere instaurar un régimen de cooperación a través de una organización internacional en el sentido propio de la palabra, hay razones para creer que solamente podrá hacer tal cosa modificando el Convenio.

En esta hipótesis, la Delegación italiana sugiere que la organización en cuestión no tenga una personalidad jurídica internacional, teniendo en cuenta lo que se haya subrayado anteriormente sobre la oportunidad de no limitar las obligaciones impuestas por el Convenio mismo y que son siempre imputables a los Estados.

Las organizaciones previstas, debería por consiguiente tener un carácter de uniones de Estado sin personalidad jurídica, las que funcionarían por intermedio de órganos comunes que ejercitarían actividades imputables de la misma forma y simultáneamente a cada uno de los Estados que fuesen parte de las mismas. Si se aceptase tal principio, los otros Estados contratantes del Convenio no tendrían ningún interés en oponerse a la modificación de este ya que se beneficiarían de una garantía más sólida, ya que las obligaciones incumbirían a todos los Estados miembros de la organización.



Después se trataría de determinar si esta responsabilidad incumbiría por partes iguales a cada uno de los Estados o si se trataría de una responsabilidad solidaria. En la primera hipótesis, incluso los Estados miembros no tendrían ninguna razón para oponerse a una reglamentación de esta naturaleza. Es evidente que tal reglamentación no impediría que una aeronave pudiese ser matriculada en una organización internacional de esta naturaleza y tener la nacionalidad de la misma.

c) Propuesta del Senegal.

En la primera fase de sus trabajos el Subcomité decidió examinar aquellos puntos sobre los cuales se mostró unánime la Junta de Expertos reunida en 1960. Por consiguiente, examinó la conclusión según la cual "el organismo internacional de explotación" a que se refiere el Artículo 77 debe estar integrado solamente por los Estados partes del Convenio de Chicago.

En esta cuestión el Comité constató, al igual que lo hizo el Consejo de la OACI en 1960, que esta conclusión planteaba dos categorías de problemas;

1) Uno de ellos se refería a la composición del organismo; se debería de comprender como participante únicamente Estados o sí, por el contrario, había de comprobar que "todo Estado podría formar parte de la organización de explotación conjunta o participar en los consorcios, ya sea por conducto de su gobierno, o por una o varias empresas del transporte aéreo designado por su gobierno". Artículo (79).

Nos parece que a este respecto se puede hacer una distinción entre la constitución (o institución) del organismo que debe ser hecho por los Estados por una parte, y por la otra la composición de este organismo, que puede afectar tanto a empresas como a Estados.

2) La otra categoría de problemas se relaciona con la intervención en el organismo internacional de Estados no contratantes.

A este respecto, se han indicado con razón que una cooperación de esta naturaleza entre Estado contratantes y no contratantes podría presentar un gran interés y que, por consiguiente no debería ser realizada antes de ser cuidadosamente examinada por las instancias correspondientes.

Pero quizás se haya considerado por lo que se refiere a esta cuestión que el Subcomité apenas tiene competencia para abordar directamente las cuestiones de principio a este respecto y que, en todo caso, no debería llegar antes de realizar un estudio profundo a conclusiones que pudiesen ser interpretadas en el sentido de negar la posibilidad de que los Estados contratantes constituyen organismos internacionales con Estados no contratantes.

Dentro del cuadro de su mandato, parece ser que el Subcomité podría, dentro de esta perspectiva, tomar una de las siguientes posiciones, que no implican tomar partido dentro de las cuestiones de principio anteriormente evocadas;

1) O examinar únicamente el caso de organismos constituidos por Estados contratantes, a fin de estudiar las modalidades particulares de aplicación del Convenio de Chicago por lo que se refiere a las necesida-

des de las aeronaves.

En este caso, el Subcomité indicaría claramente que los problemas particulares relativos a la intervención de Estados no contratantes no han sido examinadas.

2) O establecer una prioridad para el examen de los problemas relativos al caso de organismos constituidos únicamente por Estados contratantes, en una fase ulterior, y después de haber informado sobre este primer estudio, podría, si hay lugar a ello, examinar los problemas complementarios planteados por la intervención de Estados no contratantes.

d) Documento de Discusión Núm. 2 presentado por la Secretaría.

1. La Secretaría atendiendo a una solicitud hecha en el Subcomité, presenta este documento con la intención de resumir ciertas ideas expuestas durante los debates.

2. En primer lugar, hay que aclarar que el organismo internacional de explotación solamente operará aeronaves. No llevará a cabo ninguna función gubernamental como el mantenimiento de un registro de aeronaves, la inspección de aeronave, las licencias del personal etc.

3. Por lo que se refiere al registro internacional, los Estados interesados actuarán conjuntamente a fin de cumplir con las diversas funciones de carácter gubernamental que corresponden al Estado de matrícula en virtud del Convenio de Chicago. Esto podrá llevarse a cabo mediante una de las siguientes formas:

A. Estos Estados establecerán una organización intergubernamental que tendrá como funciones el matricular aeronaves y cumplir en nombre de todos los Estados interesados, con todas las obligaciones que corresponden a un Estado de matrícula en virtud del Convenio de Chicago. Esta organización será responsable en nombre de todos los Estados interesados por que se refiere a estas funciones. La organización empleará su propio personal en la realización de las diversas funciones.

B. Los Estados interesados no establezcan tal organización intergubernamental; En vez de ello actuarán conjuntamente a los fines de inscripción de las aeronaves y del cumplimiento con las funciones que corresponden al Estado de matrícula en virtud del Convenio. La forma en que se llevará a cabo esto se indica en el Anexo.

Anexo.

1. Los Estados interesados establecerán un registro para la inscripción conjunta de estas aeronaves.
2. El Registro común podrá consistir en diversas partes siempre llevada por uno u otro Estado.
3. Una aeronave se matriculará sola una vez. Es decir en la parte del registro que sea llevada por determinado Estado.
4. Todas las aeronaves matriculadas en cualquiera de las partes del registro llevarán una marca de registro común.
5. Las funciones del Estado de matrícula en virtud del Convenio

de Chicago se llevarán a cabo por uno u otro de los Estados interesados. Sin embargo, tal actividad se realizará en nombre de todos los Estados conjuntamente.

6. Todos los Estados interesados serán responsables individual y solidariamente de las obligaciones del Estado de matrícula por lo que se refiere a las diversas disposiciones del Convenio de Chicago. Toda queja de cualquier Estado contratante será aceptada por cualquiera de los Estados mencionados.

e) Nota Núm. 3. (Presentada por los señores F. X. Olassa y E. J. Braure.

El subcomité habiendo dirigido sus estudios únicamente al examen de la situación creada por la matrícula común de aeronaves explotadas por un organismo internacional de explotación, tal como lo prevé en el Artículo 77 del Convenio de Chicago, cuando este organismo está constituido únicamente por Estados contratantes.

Habiendo examinado las dificultades que pudiesen resultar de dicha matrícula común excluya la atribución de nacionalidad por lo que se refiere a las disposiciones únicamente del Convenio de Chicago.

Opina:

1) Que las disposiciones de dicho Convenio no constituyen un obstáculo a dicha matrícula común o de una organización de derecho público creada a este efecto por los Estados que hayan constituido el organismo internacional de explotación.

2) Que la determinación hecha por el Consejo, de acuerdo con el Artículo 77, tiene la validez suficiente para que la matrícula internacional en cuestión sea reconocida por los demás Estados contratantes y para que las aeronaves que la ostenten puedan beneficiarse de los derechos y privilegios que corresponden a la matrícula nacional.

Entendiéndose que:

a) Los Estados que constituyen el organismo internacional de explotación estén obligados solidariamente a asumir las obligaciones que, en virtud del Convenio, incumben a un Estado de matrícula.

b) La explotación de las aeronaves en cuestión no menciona ninguna discriminación en perjuicio de aeronaves matriculadas en otros Estados contratantes.

Modificaciones propuestas por la Delegación Suiza.

1a. modificación. Incluir en el párrafo 1, después de las palabras "que - las disposiciones de dicho Convenio", las palabras "aunque no obligan al Consejo a admitir tal matrícula común, tampoco constituyen" y suprimir las palabras "no constituyen".

2a. modificación. Añadir a un párrafo que diga lo siguiente:

"entendiéndose además, que la aplicación del principio de la matrícula nacional para aeronaves de este organismo daría lugar a menos dificultades prácticas, ya que el Convenio de Chicago se basa en dicho principio".

SUBCOMITE DE 1967.

La segunda parte de los trabajos realizados por el Subcomité son:

a) Observaciones del Representante del Reino Unido.

En su primer período de sesiones el Subcomité -  
decidió:

(1) Que las disposiciones del Convenio de Chicago sin que sea necesario modificarlas no constituyen un obstáculo al principio de la matrícula internacional común; y

(2) Que la interpretación hecha por el Consejo de acuerdo con el Artículo 77, tiene la validez suficiente para que la matrícula internacional en cuestión sea reconocida por los demás Estados contratantes y para que las aeronaves que la ostenten puedan beneficiarse de derechos y privilegios equivalentes a los que otorga una matrícula nacional.

2. El Representante del Reino Unido continúa creyendo que estas decisiones no son jurídicamente correctas, por las razones dadas como opiniones de la minoría en los párrafos 12 y 14 del Informe del Subcomité en su primer período de sesiones. Considera sin embargo, que, sin perjuicio de estas decisiones sería posible que el Subcomité recomendase al Consejo ciertas medidas que constituirían un paso hacia adelante pero que, al mismo tiempo, evitarían el tener que solicitar al Consejo el tener que tomar una medida de carácter controvertible al hacer una determinación en virtud del Artículo 77 previendo un sistema de registro internacional para las aeronaves sin la inscripción en el registro de un Estado.

3. El Representante del Reino Unido no se opone al principio de la matrícula internacional, y cree que podría aceptarse una enmienda al Convenio de Chicago que previene dicha matrícula, a reserva que estableciera garantías suficientes. Cree, sin embargo, que la matrícula internacional, no debe ser reconocida como un fin en sí mismo. Lo que es importante es que, de acuerdo con las palabras del preámbulo del Convenio, "la aviación civil puede desarrollarse en forma segura y ordenada y que los servicios del transporte aéreo internacional puedan crearse sobre una base de igualdad de oportunidades y se exploten en forma sana y económica". El registro internacional en sí mismo no puede contribuir a la realización de tales fines. Lo que puede realmente contribuir a ello es el reunir en común los recursos por grupos de Estados, mediante la creación de organismos de explotación internacional y el establecimiento de arreglos administrativos eficaces que permitan que las aeronaves inscritas en los registros, sean responsables estén de acuerdo con las normas fijadas en el Convenio de Chicago y sus Anexos.

4. El Convenio de Chicago se basa en el supuesto de que un Estado podrá en general hacer tales arreglos dentro de su propia administración. Esta es la base del reconocimiento mutuo de certificados y licencias en el Artículo 33. Hay que observar, sin embargo, que tal reconocimiento no es automático. El reconocimiento está condicionado a que "Los requisitos de acuerdo con los cuales se hayan expedido convalidados dichos certificados o licencias sean iguales o superiores a las normas mínimas que oportunamente se establezcan en virtud del presente Convenio".



5. Algunos Estados podrían no estar en condiciones de sostener un departamento de aviación civil propio que pueda asegurar que se cumplen las normas de la OACI y que se llevan a cabo todas las funciones necesarias a la supervisión eficaz de la aviación civil, particularmente en el aspecto técnico. Sin embargo, si varios Estados combinan sus recursos, no podrán estar en condiciones de crear conjuntamente un sistema eficiente a fin de llevar a cabo tales funciones.

6. Los arreglos conjuntos en materia de administración de aviación civil pueden llevarse a cabo sin crear un registro común internacional y, por consiguiente, sin plantear cuestiones jurídicas difíciles sobre el campo de aplicación del Artículo 77, y sin necesidad de modificar el Convenio. La organización de servicios en común del Africa Oriental por ejemplo, a creado una administración conjunta a tal efecto. El Director de Aviación Civil es la autoridad encargada del registro de aeronaves en los Estados que constituyen organización, pero cuando se le somete una solicitud de registro de una aeronave procede a inscribirla en cualquiera de los Estados y no en un registro internacional. Igualmente certificados de aeronavegabilidad y licencias en nombre de los Estados respectivos. La legislación correspondiente a estas actividades es parte de las leyes de todos los Estados constitutivos, de forma que, aunque se expida un certificado o licencia por el Director como funcionario de una organización en común, puede decirse también que fué expedido por el Estado de matrícula, ya que lo fué por el funcionario correspondiente de acuerdo con lo previsto por las leyes de tal Estado.

7. La organización de servicios en común del Africa Oriental - tiene una constitución algo complicada. Por ejemplo tiene una Asamblea Legislativa competente para aprobar leyes, pero cada Estado constituyente tiene un poder absoluto de veto sobre cualquier medida adoptada por la - Asamblea. Sin embargo, aunque la organización no es un órgano supranacional con soberanía en su campo particular todas las leyes que no han sido objeto de veto tiene fuerza legal en todos los Estados constituyentes en virtud de las disposiciones de carácter permanente de su respectivo derecho interno.

Por consiguiente cada una de las leyes no exige en los Estados constituyentes la promulgación de determinada legislación que la haga entrar en vigor antes de que tenga efecto en los mismos. Es bien posible, sin embargo, el imaginar una organización en común posiblemente únicamente para los fines de aviación civil, con una estructura mucho más simple. Por ejemplo, se podría establecer un departamento de aviación civil en común dependiente de un comité de ministros como el creado por el Artículo 8 del Tratado Yacumbé. Tal departamento podría preparar una legislación que, cuando hubiese sido aprobada por el comité de ministros, podría ser presentada a los parlamentos de todos los Estados, pudiendo preverse que entrará en vigor en cada Estado después de cierto tiempo, a menos que ha ya sido rechazada por el parlamento de uno o más de los Estados. El departamento podría registrar las aeronaves en uno u otro de los Estados y expedir certificados de matrícula y de aeronavegabilidad, en los que se haría constar que han sido expedidas por el departamento pero en nombre del Estado de matrícula. También podría expedir licencias de la Tripula-

lación.

8. Creemos que un acuerdo estableciendo un sistema como este haría frente en forma mucho más realista a las necesidades comunes de los Estados interesados, por lo que se refiere a cuestiones de aviación civil, que el simple artificio de una matrícula conjunta internacional, que es un acto formal sin verdadera realidad.

9. El Representante del Reino Unido cree que no existe actualmente necesidad de implantar la matrícula internacional conjunta, y que en vez de ello deberían estimularse los arreglos de cooperación entre Estados, en la forma anteriormente indicada, independientemente de si los Estados interesados establecen o no también un organismo internacional de explotación. Sin embargo, quizás debía examinarse si, en los casos en que se haya establecido una organización conjunta de aviación civil eficaz que registre las aeronaves y expida certificados y licencias en nombre de los Estados constituyentes, se plantea cierta necesidad de una regla de carácter internacional.

10. Podría hacerse frente a esto, en el caso de aeronaves explotadas por un organismo internacional de explotación, si el Consejo determinase en virtud del Artículo 77 lo siguiente:

- (a) La matrícula de la aeronave en el Estado de matrícula puede llevarse a cabo por la organización conjunta de aviación civil.
- (b) En caso de tal registro, el Estado donde es-

té matriculada la aeronave continuará siendo responsable del cumplimiento de los deberes que le incumben como Estado de matrícula en virtud del Convenio, incluso sus anexos.

- (c) A los fines del Artículo 20 del Convenio, las marcas, correspondientes de nacionalidad y matrícula de aeronaves del organismo internacional de explotación en cuestión - corresponderá un emblema que indique que la aeronave se matriculó por una organización conjunta de aviación civil. También aparecerán las marcas del Estado de matrícula, aunque quizás en forma menos destacada.

11. El Consejo también podría alterar el formulario de licencias al personal previsto en el Capítulo 5 Anexo 1, el formulario de certificados de matrícula establecido en el párrafo 7 anexo 7 y el formulario de certificado de aeronavegabilidad establecido en el párrafo 7 de la parte II del Anexo 8, a fin de permitir que se haga referencia al hecho de que los certificados en cuestión se expidieran, en nombre del Estado de matrícula, - por la organización de aviación conjunta civil. Esto podría aplicarse a todas las aeronaves ya fueran operadas o no por una agencia internacional de explotación. En las licencias se podría hacer constar que se expide - simplemente por la organización. En tanto en cuanto la ley de cada Esta-

do considere tal licencia como expedida por el Estado, sería una licencia expedida por el Estado donde este matriculada la aeronave a los fines del Artículo 32 ( a ) del Convenio, si la aeronave en la que el miembro de la tripulación sea tenedor de la licencia esté matriculada en uno de los Estados constituyentes.

12. El Consejo también podría modificar el Anexo 7 a fin de prever que las marcas de nacionalidad y matrícula empleadas en aeronaves - matriculadas en el Estado de matrícula por la organización conjunta de aviación civil incluyan el emblema mencionado en el Párrafo 10. anterior. Este caso tampoco necesita limitarse a aeronaves de un organismo internacional de explotación.

13. El Representante del Reino Unido cree que, con el fin de que las decisiones del Consejo de acuerdo con lo dispuesto tengan algún valor real, no deberían ser tomadas a menos que el Consejo este seguro sobre ciertas cuestiones. La determinación de la lista definitiva de cuestiones es algo a decidir por el Consejo, pero sugerimos como mínimo lo siguiente:

- a ) Los Estados interesados deberían establecer una organización conjunta de aviación civil que matriculadase las aeronaves en nombre de uno o más de los Estados. La organización expediría certificados de matrícula y aeronavegabilidad en los que se haría constar que son certificados de la orga-

zación, pero que también se expedirían en nombre del Estado de matrícula. También se expedirían licencias a la tripulación.

- b) Cada Estado debería tener realmente voz en los órganos electivos de la organización, - la que tendría personalidad jurídica como - asociación en cada uno de los Estados constituyentes.
- c) La constitución de la organización debería permitir que las leyes de todos los Estados en materia relativas al Convenio de Chicago y sus Anexos fueran uniformes en todo tiempo.
- d) La organización debería, o llevar a cabo el trabajo técnico necesario por sí misma, o bien emplear ya fuese la administración de un Estado (fuese o no miembro de la organización) o cualquier otro órgano competente a fin de que llevase a cabo tales - trabajos en su nombre e informase a la administración, la que entonces expediría documentos apropiados.
- e) El hecho de que las aeronaves esten matri-

culadas por una organización en común en nombre del Estado de matrícula no debe dar lugar a ninguna discriminación contra las aeronaves matriculadas en Estados que no sean miembros de la organización.

- f) Los territorios de los Estados miembros no deben ser considerados como una zona de cabotaje a los fines del Artículo 7 del Convenio. Además, ningún Estado miembro de la organización deberá conceder derechos de cabotaje exclusivamente a un organismo internacional de explotación a un en el que participe. De esta forma, el Artículo 7 del Convenio permanecerá en plena aplicación para cada uno de los Estados miembros.
- g) Aunque, si así se desea, la organización de cualquier organismo internacional de explotación cuyas aeronaves estén matriculadas por la organización en nombre del Estado de matrícula pueda constar con privilegios e inmunidades en los Estados que constituyen la organización, tales privilegios e inmunidades no deberán ser de naturaleza

que impliquen discriminación contra otros Estados y sus aeronaves.

14. Como se ve, el método de aplicación del sistema anteriormente propuesto, es decir, la creación de una organización conjunta de aviación civil por los Estados interesados, podría adaptarse fácilmente si se decidiese con posterioridad, mediante una enmienda al Convenio, establecer un sistema de matrícula conjunta internacional. Sin embargo, en dicho caso sería necesario que, además de que se cumplierse con los principios expuestos en el párrafo 13 (a) y (f) anterior, los Estados que compongan la organización se comprometan a asumir solidariamente, por lo que se refiere a las aeronaves matriculadas en la organización, todas las obligaciones que, en virtud del Convenio, corresponden al Estado de matrícula.

b) Observaciones de la República Popular de Polonia

Por lo que se refiere a la cuestión de examinar por el Subcomité, deseo presentar las siguientes observaciones:

(1) Por lo que se refiere a los métodos de aplicación del principio de matrícula conjunta internacional de los dos métodos propuestos por los Representantes del Congo (Brazzaville) y Senegal, el que prevé la matrícula de las aeronaves por los Estados que actúen por cuenta común - nos parece que es una solución complicada y costosa que la creación de una organización pública internacional a tales fines.

(2) Aunque hay que tener en cuenta, por otra parte, que existe el problema de la participación en una operación conjunta de los Eg



tados contratantes y no contratantes, y que tal problema necesita estar resuelto, por otra parte, si se tiene en cuenta los aspectos prácticos creemos que, sobre la base del Artículo 77, es necesario en primer lugar, reglamentar la situación en que un organismo internacional este compuesto de Estados participantes en el Convenio.

c) Memorandum presentado por el Representante de la República Árabe Unida.

Tengo el honor de referirme a lo expuesto por la Delegación de los Estados Unidos en la sesión del Subcomité del viernes 6 de enero de 1967, por lo que se refiere a la adopción de una política basada en cada caso en particular en relación con la Matrícula Internacional. Creo a este respecto que debe someter a su consideración el siguiente resumen de la condición jurídica de Pan Arab Airlines, aún cuando no estoy plenamente convencido de la adopción de tal sistema consistente en alterar el orden normal de los factores, ya que el Comité ha de legislar por los casos pasados, presentes y futuros, es decir, para la Sociedad Internacional de Aviación Civil.

- 1) Cierta número de Estados, miembros de la Liga Árabe, firmaron un Convenio en Bagdad, el 17 de abril de 1961 a fin de crear una compañía aérea Panarabe ( "Pan Arab Airlines" )
- 2) Por consiguiente, dicha línea aérea se creó como resultado de un acuerdo entre líneas aéreas, tal como sucede en el caso

de SAS y Air Union. Es innecesario decir que, además de "Pan Arab Airlines", continuarán existiendo las otras líneas nacionales. A este respecto, el Artículo 3 de dicho Convenio estipula que "Pan Arab Airlines" habrá de cooperar con las líneas aéreas árabes que actúen en el campo de la aviación comercial árabe, teniendo derecho a celebrar contratos privados a dicho fin.

- 3) Se hace constar expresamente en el Artículo 15 de dicho Convenio que "Pan Arab Airlines" tiene personalidad jurídica y, dentro del ámbito de su objetivo, el derecho a contratar y a poseer bienes y disponer de los mismos, así como el derecho a demandar y llevar a cabo todos los demás procedimientos judiciales". Es por lo tanto, indudable que la línea goza de personalidad jurídica en forma expresa o tácita al tener relaciones con la misma.
- 4) Es una empresa internacional cuando se la considera como una organización entre Estados que son miembros de una sociedad in

ternacional y debido a que sus operaciones se llevarán a cabo en el campo internacional. Al mismo tiempo, sus operaciones constituyen una actividad privada comercial como cualquier otra línea aérea y de esta forma, se rige por el derecho privado. Por consiguiente, puede ser calificada jurídicamente como "una empresa privada entre gobiernos".

- 5) Capital de la línea aérea. Ascienda a 17 millones de libras esterlinas. Cada Estado miembro contribuye en determinada proporción del capital de acuerdo con lo establecido en el Anexo del Convenio (Art. 7-14)
  
- 6) Derechos de tráfico. Por lo que se refiere a los derechos de tráfico a gozar por las aeronaves de la línea aérea, dicho Convenio establece en el Artículo 26 que: - "los Estados miembros aseguran las libertades aéreas necesarias para la operación de la línea aérea", es decir, mediante la conclusión de acuerdos entre los Estados miembros o entre éstos y otros Estados o

mediante la modificación de los actuales acuerdos bilaterales.

7) Dicho Convenio enumera igualmente ciertas facilidades y exenciones a acordar a la línea aérea, de forma que obtenga un trato igual al de las líneas aéreas nacionales. Particularmente los bienes y beneficios y de otras operaciones financieras no serán objeto de restricciones en materia de moneda y otras medidas similares en los Estados contratantes.

8) De acuerdo con dicho Convenio, las aeronaves de Pan Arab constituyen propiedad exclusiva de dicha línea aérea, la que tiene una personalidad y condición jurídica independiente de las de los Estados miembros. De esta forma es imposible por dicha razón, matricular las aeronaves de Pan Arab Air - líneas en cualquier Estado miembro. Esta es la razón por la que toda la cuestión llegó a un punto muerto y los Estados en cuestión no pudieron tomar más medidas al respecto. Esta es también la razón por la que la Liga Árabe en 1959 pidió al Con-

sejo que pudiese en efecto las disposiciones de la última frase del Artículo 77 del Convenio de Chicago relativas a la nacionalidad y matrícula de aeronaves operadas por organismos internacionales, y también por lo que la R.A.U. pidió al Consejo que llevase a cabo estudios sobre dichos problemas.

Teniendo en cuenta los beneficios reales -  
derivados de la creación de Pan Arab Airli -  
nes por lo que se refiere a la creación, -  
impulso y desarrollo del transporte aéreo  
regional en el mundo arabe y, por consi -  
guiente, el transporte aéreo internacional  
en general, y teniendo en cuenta los facto -  
res pertinentes anteriores relativos a Pan  
Arab Airlines, me tomo la libertad de pe -  
dirles que examinen las siguientes posibi -  
lidades por lo que se refiere a la matrícula  
de las aeronaves de Pan Arab Airlines a  
la luz de las disposiciones del Convenio -  
de Chicago, esperando recibir la contesta -  
ción por tanto tiempo esperada a este res -  
pecto.

Es posible, de acuerdo con el Convenio que las aeronaves correspondientes - sean matriculadas en la liga árabe misma

O el Consejo de la Aviación Civil de la Liga Arabe.

O por cualquier otro método recomendado por el Subcomité que acepte la con - - dición de Pan Arab Airlines previamente mencionada, teniendo en consideración las alternativas núms. 3, 4 y 5 presentadas por el Dr. Guldemann.

Además de los indicados anteriormente, deseo añadir lo siguiente:

- 1) De acuerdo con una resolución dictada por la Liga Arabe de los Estados árabes están estudiando actualmente un proyecto propuesto por la República Arabe Unida a fin de unificar el derecho aéreo arabe, de forma, que se aplique a todos los Estados árabes. Durante 1956 se celebraron dos conferencias en Beirut y Damasco a fin de estudiar dicho proyecto.

- 2) Se ha tomado una resolución por la Liga Árabe a fin de unificar las normas y métodos recomendados adoptados por los Estados árabes en relación con el Anexo 9 del Convenio de Chicago.
- 3) Todos los Estados Arabes que son miembros de la Liga Árabe son partes del Convenio de Chicago.

B) Como Estado africano, la R.A.U. formula su política de transporte aéreo en el sentido de fomentar y desarrollar el transporte aéreo africano. Teniendo esto presente, la R.A.U. asistió a una conferencia de Transporte Aéreo Africano celebrada en Addis Abeba en noviembre de 1964 entre todos los Estados Africanos. La recomendación Núm. 1 de esta conferencia instasub-regional basándose en los grupos subregionales indicados en el Apartamiento 1 del Informe sobre transporte aéreo de África (ECA Doc E/CN. 13 Trans/20 OACI Doc 8462-AT/718. Deseo referirme igualmente al Doc de la OACI 8462-AT/710 ECA. Doc E/OS.4/Trans/26 y el cuestionario distribuido por la OACI en marzo de 1966 de acuerdo con la resolución A15-17 de la Asamblea de la OACI relativa al desarrollo de los viajes de pasajeros de África. Por lo tanto, propongo que estudie estos informes con el fin de asesorar a los grupos afri

canos cuáles son los métodos de registro de matrícula que estén de acuerdo con el Convenio.

d) Propuesta conjunta de los Representantes del Reino Unido, Estados Unidos, Suecia, Países Bajos, India y Canadá.

1. El Consejo debería guiarse por los siguientes criterios mínimos a fin de llegar a una determinación de acuerdo con el Artículo 77:

- A. Los Estados que constituyan el organismo internacional de explotación se comprometan solidariamente a asumir obligaciones que, en virtud del Convenio, corresponden al Estado de matrícula.
- B. Los Estados que constituyan el organismo internacional de explotación designarán para cada aeronave, entre los Estados que constituyan el organismo, el Estado apropiado que sea principalmente responsable de recibir y responder a los cargos hechos por otros Estados contratantes del Convenio. Esta designación será sin perjuicio de la responsabilidad solidaria asumida por cada uno de los Estados participantes en el organismo cumpliéndose con las funciones asumidas por el Estado designado tanto por su propia cuenta de los otros Estados participantes.
- C. En vez de B. anterior, los Estados que constituyan el



organismo internacional de explotación podrán establecer cualquier otro sistema que permita al Consejo comprobar que los otros Estados contratantes del Convenio cuentan con garantías equivalentes y que se cumplan con las disposiciones del Convenio.

- D. Los Estados que constituyan el organismo internacional de explotación tomarán medidas para asegurar que sus leyes, reglamentos y procedimientos en materia de navegación aérea cumplan con las normas mínimas del Convenio y los Anexos del mismo y son uniformes a este respecto.
- E. La operación de las aeronaves en cuestión dará lugar a ninguna discriminación contra las aeronaves matriculadas en otros Estados contratantes.

2. Comprendemos que cada caso tendrá que ser examinado de acuerdo con las circunstancias, a fin de que el Consejo pueda determinar como se aplicarían las disposiciones del Convenio en materia de nacionalidad. Se plantea un caso al discutir el plan bosquejado en el Anexo al Documento de discusión Núm. 2. en tal caso, una de las soluciones que podría ser bien aceptable para la mayoría de los Estados miembros sería la que sigue este sistema establecido por el Artículo 18 del Convenio de Tokio. A los fines actuales, este sistema prevé la designación del Estado que, en virtud del sistema expuesto en el Anexo, administra la parte del registro común en que está matriculada la aeronave. El Estado designa-

do en el párrafo 1 B sería, de esta forma, considerado como aquél que está obligado como Estado de matrícula, actuando por cuenta propia, y por los demás Estados participantes, a los efectos de la aplicación de las disposiciones del Convenio en materia de nacionalidad. Sería muy conveniente - que esta designación se hiciese por los Estados participantes mismos. A la luz de dicha designación, el Consejo podría decidir, el hacer una determinación de acuerdo con el Artículo 77 al efecto de que el Estado designado se considerará que tiene las obligaciones del Estado de matrícula, en las circunstancias y para los fines anteriormente mencionados. Otros casos - podrían exigir formulaciones diferentes.

3. Antes de que el Consejo haga realmente una determinación, sería útil poder obtener las opiniones de todos los Estados miembros de la OACI. Esto ayudaría a evitar toda duda sobre el carácter obligatorio de - tal determinación y sobre las dificultades que podría plantearse si se invocaban las disposiciones del Convenio en materia de controversias. A este respecto, el Consejo podría distribuir un proyecto de la determinación que se propone hacer.

e) Observaciones de la Delegación francesa presentadas durante la Octava Sesión.

1. El objeto de la intervención de la Delegación francesa es el de recordar que existen otras soluciones al problema de aplicación del principio de la matrícula común diferentes a la que ha sido examinada desde - que se inauguró el actual período de sesiones del Subcomité (1) y que ha llegado indudablemente el momento de acuerdo con las decisiones mencio

nadas en el párrafo 22 del Informe de 24/7/65, de determinar las características esenciales de lo que podría ser la solución prevista en el inciso b) del párrafo 13 de dicho informe.

2. El método de aplicación del principio de la matrícula común que se puede considerar como más elaborado se formula en la siguiente forma: "Sin que exista una reunión de Estados que puede prever el abandono, por parte de estos Estados, de ciertos derechos y atribuciones de su soberanía, a favor de una organización conjunta de derecho público, particularmente por lo que se refiere a las facultades en materia de matrícula.

3. Es posible, en efecto, que otros Estados que no sean los que prevén la adopción de la solución sugerida a título de ejemplo en el inciso a) del párrafo 13 tengan la intención de unirse para establecer sistemas de explotación común y que, para hacer tal cosa, prefieran el método que se puede calificar de "institucional" que aparece resumido, también a título de ejemplo, en el inciso B) del párrafo 13.

4. Este segundo método fué analizado en sus consecuencias durante el período de sesiones anterior al Subcomité. Por consiguiente, no se trata de volver a los detalles sino de recordar únicamente que no debe ser excluido ya que sería susceptible igualmente de dar garantías equivalentes a las de la matrícula nacional, y que no va en contra del Convenio.

5. Las condiciones así evocadas son, por otra parte, las que han sido objeto de los incisos a) y b) del párrafo 15 del informe del

4/7/65.

6. Estas condiciones son expuestas a continuación por lo que se refiere a las que se creen esenciales, ya que dicha lista no es completa:

- La organización común no se confundirá con el organismo de explotación; a controlar dicho organismo.
- Las aeronaves en cuestión no se convertirán por el hecho de la matrícula común, en aeronaves de Estado (Ref. Art. 3 del Convenio).
- No existirá matrícula múltiple (Art. 10 y 20)
- El tráfico entre los Estados asociados no será considerado como cabotaje (Art. 7)
- No existirá discriminación a favor de las aeronaves en cuestión (Particularmente Art. 9 y 15)
- Cuando ello sea necesario, los reglamentos de los Estados asociados serán idénticos (particularmente 11, 12, 31 y 32) y se comprometerán solidariamente a enjuiciar a los delincuentes (Art. 12). (Nada impedirá por otra parte que los reglamentos en cuestión sean preparados por la organización común por cuenta de todos, aunque esto no sea indispensable)
- Los Estados se comprometerán solidariamente en ma

teria de objeto de los Artículos 21, 25, 26, y 29).

Por lo que se refiere a los Artículos 25 y 26, el Consejo podrá, por otra parte, hacer constar que las "Autoridades" que menciona son los funcionarios de la organización en común

- Por lo que se refiere a los Artículos 30 a 33, pueden aplicarse dos métodos: validaciones recíprocas de la licencia y certificados de navegabilidad o entrega por la organización común.

En resumen, sería oportuno que se hiciese constar - un informe, de una forma u otra, que el sistema de una organización institucional, con una descripción al menos resumida de las características - que la condicionan, puede ser prevista por el Consejo, para poner en efecto el Artículo 77, de la misma forma que la solución que ha sido discutida por el Subcomité durante la primera semana actual período de sesiones.

f) Observaciones de Filipinas.

Filipinas está de acuerdo con el punto de vista de la mayoría sobre este punto.

V. COMITE JURIDICO.

- a) Propuestas de diferentes Delegaciones. b) Resoluciones del Comité Jurídico. sobre el Artículo 77 del Convenio de 1944.

El Comité Jurídico, creado por el Consejo de la OACI, con el fin de que lo asesorara en el estudio del Artículo 77 del Convenio de Chicago y su interpretación se avoca principalmente el análisis de los "organismos internacionales de explotación". Para que el Comité Jurídico, tomara una resolución definitiva al respecto, se llevaron a cabo una serie de sesiones en las que intervinieron varias Delegaciones extranjeras, con el afán de exponer su criterio particular, y así contribuir a que se tomara una decisión acertada en el presente problema. Las Delegaciones intervinientes o participantes son: Estados Unidos, República Socialista Checoslovaca, México, Nigeria, Brasil, etc.

A) PROPUESTAS DE DIFERENTES DELEGACIONES

Observaciones de la República Socialista Checoslovaca.

1. El Subcomité creado para examinar estos problemas ha llevado a cabo sin duda un trabajo muy útil y ha investigado numerosos aspectos que había de tener en cuenta. Por lo que se refiere a la naturaleza de esta materia, hubiera sido ventajoso presentar los resultados de sus tareas al período de sesiones del Subcomité jurídico en forma más completa y consistente de la que se desprendiese más claramente la forma sugerida de plantear todo el problema. Igualmente, podría ser útil que el Subcomité intentase con carácter preliminar hasta que punto es probable que los Estados den su aceptación, con ciertas alternativas, al igual que sucede con los requisitos establecidos por el Subcomité por lo que se refiere a los proyectos de convenios.

2. Por lo que se refiere al "consenso" expuesto en la página 6 del Informe del segundo período de sesiones del Subcomité observamos que se ha empleado la expresión "el Estado" y no "el Estado contratante". Del concepto se desprende, especialmente por lo que se refiere al párrafo 16 del Informe, que, "consenso" se refiere únicamente a "Estados contratantes". A pesar de la conclusión a que se llega en el párrafo 16, no creemos que la cuestión de la "composición" de los organismos internacionales de operación haya quedado completamente aclarada y resuelta. Teniendo igualmente en cuenta que tales conclusiones no se refieren a ciertas posiciones de la OACI (Consejo) y que admiten únicamente ciertas decisiones de los Estados contratantes.

3. Igualmente la condición "D" del consenso, correspondiente al párrafo 18 del Informe, no parece estar completamente justificada. ¿Es necesario el eximir la plena uniformidad, por ejemplo en la aplicación de los Anexos del Convenio, si el organismo internacional de operación aplica no obstante la matrícula única de sus aeronaves los reglamentos de determinado Estado que participe en el organismo? Por el momento creemos que no es evidente la interdependencia entre la matrícula común y la conformidad de los reglamentos.

4. El Informe del Subcomité pone de relieve, como condición importante de la matrícula internacional, su reconocimiento por los Estados miembros de la OACI. Además de que es dudoso de que dentro de la estricta interpretación del Artículo 77 del Convenio de Chicago pueda hacer una declaración explícita en este sentido, es necesario por otra parte tomar medidas a fin de que la decisión sea eficaz, si se quiere que tal determinación tenga un valor práctico por los Estados interesados. Suponemos que no se trata de dirigirse a los Estados para que expongan sus opiniones sobre casos concretos planteados ante el Consejo, sino el examen y comprobación competentes de si determinado concepto general corresponde a las condiciones actuales y es aceptado por los Estados. El Subcomité jurídico debería intentar comprobar cual es la situación a este respecto y presentar sus puntos de vista al Consejo.

5. Con el fin de aumentar el valor práctico para los Estados de las labores desarrolladas sobre esta materia en todas sus ramificaciones, deseamos llamar su atención, en relación con el párrafo 5.2 de la



página 5 del Informe del Primer Período de sesiones del Subcomité que sería conveniente preparar un suplemento a la circular 63-AT/6, en el que se indicase las diversas alternativas para hacer constar esta cuestión en los acuerdos aéreos bilaterales, naturalmente, no solamente por lo que se refiere a la matrícula común misma, sino también a la disposición y condición muy frecuente relativa a la "propiedad de aeronaves" y al "Control efectivo por parte de otro Estado contratante".

b) Observaciones de los Estados Unidos de América.

1. El gobierno de los Estados Unidos opina que el Artículo 77 y las demás disposiciones del Convenio no excluyan legalmente en principio, el matricular una aeronave a base de algún criterio ajeno al estrictamente nacional.

2. El Gobierno de los Estados Unidos está conforme con los llamados criterios o condiciones que formuló el Subcomité, como condiciones previas para llegar a un sistema que permite la matriculación común o internacional. Creemos que quizá existan otras condiciones previas, esenciales o deseables, que no consideró el Subcomité, y confiamos que los Estados que participen en las reuniones programadas del Subcomité Jurídico consideren que condiciones previas había que añadir.

3. Si bien el Gobierno de los Estados Unidos está dispuesto a aceptar en principio un sistema o sistemas de matriculación común o internacional, no cree posible decidir o evaluar la validez de cualquier sistema en particular (es decir, si, de hecho, garantiza que se ajusta a las disposiciones de seguridad y condiciones conexas previstas en el -

Convenio) hasta que se presente formalmente ante el Consejo un sistema específico. Sobre este particular, el Gobierno de los Estados Unidos desea recalcar la importancia que concede al procedimiento de dos etapas formuladas por el Subcomité. Deseamos también segerir que antes que se - acepte definitivamente determinado sistema, quizás sería conveniente, o acaso aún esencial que el Consejo pidiese el asesoramiento y opinión del Comité Jurídico respecto a la validez del sistema en cuestión a la luz de las obligaciones y condiciones previstas en el Convenio.

4. Respecto al plan Air Afrique, se considera aceptable en los términos que se describió oficiosamente durante las sesiones del Subcomité. No obstante, los Estados Unidos y mucho menos el Consejo de la - OACI no pudieron expresar una opinión definitiva sobre la cuestión a menos que el plan elabore oficialmente (como proyecto de Estado) y se someta al Consejo.

c) Observaciones de México.

Es encomiable el esfuerzo realizado por el Subcomité establecido para llevar a cabo el estudio sobre la cuestión de referencia y las condiciones a las que llegó por decisión unánime, son aceptables de manera general, por parte de México.

De la misma manera se expresa también sobre la explicación que acompaña a lo formulado respecto a los principios básicos contenidos en el párrafo 10 del Informe, sobre los trabajos del Subcomité durante su 29 sesión, así como observaciones sostenidas en el párrafo 22 del Informe en cuestión.

Finalmente, es también aceptable la declaración a que se refiere el párrafo 23 del repetido informe.

d) Observaciones de Nigeria.

1. Nigeria comparte la opinión de la minoría de los miembros del Subcomité, tal como aparece en la página 4, párrafo 12 del LC/SC Artículo 77 Informe del 24/7/65, a saber,

"que el Convenio de Chicago se funda en el principio de la matrícula nacional".

y toda determinación por el Consejo en virtud del Artículo 77 del Convenio de Chicago que contravenga este principio, a menos que se haya hecho una modificación previa de los Artículos 7, 9, 12, 15, 17, 18, 20, 21, 25, 30 a 33, equivaldrá a una modificación implícita en el Convenio, una medida que excederá los poderes del Consejo y, por ello, un acto sin valor jurídico.

2) La resolución de la página 13, Anexo B, tendrá las siguientes consecuencias jurídicas:

PUNTOS 1

Esto sería válido únicamente si no se infringen los principios de la matrícula nacional.

PUNTO 2

Ello es inválido, ya que se persigue la finalidad de conferir al Consejo la facultad de modificar el Con-

venio de forma implícita o de otro modo. Nigeria sostiene que el procedimiento adecuado para modificar el Convenio está previsto en el Artículo 94, que establece que toda enmienda propuesta al Convenio de ser aprobada por una votación de las dos terceras partes de la Asamblea y que entrara en vigor, por lo que se refiere a los Estados que haya ratificado tal modificación, cuando haya hecho tal cosa por el número de Estados contratantes previsto por la Asamblea. El número así previsto no debe ser inferior a las dos terceras partes del número total de Estados contratantes.

PUNTO 2 (a)

La concepción objeto de este inciso solamente puede llevarse a cabo a la práctica mediante una modificación del Convenio. Tal como está viciada la letra, el espíritu y la intención del Convenio.

PUNTO 2 (b)

Nuestras observaciones son las mismas que las que se han hecho al Punto 2 (a) anterior.

LA PROPUESTA DE SEIS ESTADOS.

- 3) Pág. 6 párrafo 18 del LC/SC Artículo 77/Informe de 7/2/67. Esta propuesta contiene dos alternativas, la alternativa 1 consiste en los párrafos A.C.D. y E.

(a) ALTERNATIVA 1

Párrafo A.

La propuesta objeto de este párrafo equivaldría a una modificación de los Artículos 18, 20, 21, 26, 30, 31 y 32 del Convenio.

Párrafo B

Si esta propuesta se limitase a designar un Estado de los Estados que constituyan el organismo internacional de explotación a fin de que se encarguen de las obligaciones objeto de los Artículos 18, 20, 21, 26, 30, 31 y 32 del Convenio, la propuesta sería válida, y toda determinación del Consejo a este respecto - constituiría una acción legal.- Pero este párrafo - está ligado a la responsabilidad solidaria objeto del párrafo A, ello hace que la propuesta objeto de este párrafo constituya un abuso de poder por parte del Consejo.

Párrafos D y E

Como las propuestas de este párrafo están de acuerdo con los principios de la matrícula nacional, no hay objeción que hacer de ellos.

(b) ALTERNATIVA 2

Párrafo A.

Las objeciones son las mismas que en la alternativa 1 anterior.

Párrafo C.

Esta propuesta está en contradicción con los Artículos 18, 20, 21, 26, 30, 31 y 32 del Convenio, por no mencionar más que unos pocos. Se oponen diametralmente al régimen del Convenio.

Párrafos D y E

Las observaciones son las mismas que en la alternativa 1 anterior.

(c) En conclusión, una forma clara y efectiva de hacer frente al problema creado por la matrícula común internacional de aeronaves explotadas por un organismo internacional de explotación en la forma prevista en las diversas propuestas consiste en considerar esta cuestión como un problema constitucional, que solamente puede ser resuelto modificando el Convenio de Chicago.

e) Observaciones del Brasil.

Interpretación del Artículo 77 del Convenio de Chicago y su Reglamentación por la OACI.

1. Debido al precio elevado de las aeronaves actuales, y, sobre todo a las del porvenir, cuando se utilicen los aviones supersónicos,

se ha planteado la necesidad en el interés mismo de la navegación aérea internacional de que varias empresas de diversas nacionalidades ya sean de carácter privado o explotadas directamente, por algunos Estados que se unan para explotar en conjunto ciertas líneas de navegación. Esto por otra parte, estaba ya previsto en el Artículo 77 del Convenio de Chicago.

2. Es necesario, sin embargo, hacer observar que el Artículo 77 de dicho Convenio no se refiere a las entidades internacionales como la O.N.U. ella misma o cualquiera de sus organismos especializados. De ello se deduce que toda aeronave que pertenezca a estas entidades debe estar matriculada en las propias entidades sin nacionalidad específica, desde el momento que cumple con las leyes de transporte aéreo internacional. Por consiguiente, esta interpretación descarta, sobre este punto, todo cambio o rectificación al texto del Convenio. Basta con reglamentar el Artículo 77.

3. El Artículo 77 se refiere a operaciones conjuntas organizadas entre dos o más Estados contratantes, es decir, organizaciones que surgen cuando dos o más Estados contratantes deciden explotar actividades de transporte o de operaciones aéreas en conjunto, por lo que se refiere a servicios internacionales. Cuando estos Estados realicen tales acuerdos, están obligados a inscribirlos en el Consejo de la OACI, a fin de que el Consejo pueda investigar las razones del acuerdo por lo que respecta al interés de la navegación aérea internacional, sobre todo el punto de vista económico y jurídico, y a fin de ver si no se opone ninguno de los principios del Convenio de Chicago y de sus Anexos.

4. De ello se deduce que las organizaciones no son admitidas más que en caso en que se haya llegado a un acuerdo entre dos o más Estados contratantes y nunca cuando uno de los Estados no es contratante. El Artículo 77 es claro a este respecto, puesto que solamente se refiere a los Estados contratantes. Sin embargo puede ocurrir que la reglamentación - que se establezca exiga que dichas organizaciones solamente puedan existir entre Estados que se encuentren en una zona geográfica determinada como por ejemplo, los que están en el mismo continente o en regiones continuas o según cualquier otro criterio. Por otra parte, esta es una cuestión que debe ser estudiada teniendo en cuenta las condiciones y los intereses políticos y económicos. Para admitir el acuerdo con un Estado no contratante es necesario en primer lugar, y con carácter obligatorio que devenga contratante mediante adhesión al Convenio de Chicago.

5. Por lo que se refiere a la nacionalidad de las aeronaves explotadas como consecuencia de estos acuerdos, según el principio del Convenio de Chicago en virtud del cual tendrán la nacionalidad del Estado en que estén matriculadas (art. 10) no pudiendo estar matriculadas más que en un solo Estado, las aeronaves solamente tendrán una matrícula, - no permitiéndose una nacionalidad doble o triple. De esta forma se establecerá, por lo que se refiere a la redacción del acuerdo, la justa proporción a asignar entre los diversos Estados, de acuerdo con lo que se ha establecido por la SAS y por Air Union (Véase Rodiere, "La Constitución de Sociétés Internacionales de transporte Aérien y Revue de Detroit - Aérien", 1965.2, pág. 1 y siguientes) o siguiendo cualquier otro criterio a condición de que siga con las condiciones del acuerdo a archivar -



por la OACI.

6. Aparte del registro en el Estado respectivo, estas aeronaves podrían contar con un registro especial en la OACI, lo que no anularía la verdadera nacionalidad de la matrícula original. Esta matrícula sería de carácter internacional, reconocida por el Consejo, designada al control de la OACI, que se encontraría entonces en condiciones de saber, cuales son las aeronaves explotadas a la vez por dos o más Estados contratantes, como consecuencia del acuerdo existente y que se encuentra archivado, como hemos indicado, en la OACI misma, por determinación del Consejo. Esto correspondería, a título de ejemplo, a lo que sucede con las marcas de fábrica que no, obstante al registro nacional, pueden tener un registro internacional de los organismos creados por Convenios internacionales.

7. El Artículo 77, en su segunda face, declara, que el Convenio, decidirá sobre la forma en que se aplicará las normas del Convenio de Chicago relativas a la nacionalidad de las aeronaves explotadas por entidades en común, de donde en suma la competencia de atribuir al Consejo para interpretar el Convenio fijando como deben comprenderse, los dispositivos por lo que respecta, a la nacionalidad de tales aeronaves. Esta atribución se lleva a cabo mediante el examen del texto del acuerdo entre los Estados contratantes para la explotación común de los servicios internacionales. Por ésta razón, se debe exigir como obligatorio el inscribir en el acuerdo en el archivo de la OACI así como el registro de carácter internacional de las aeronaves. Por consiguiente, todas las cuestiones relativas al derecho de sobrevuelo fuera de sus servicios regulares - -

(Art. 8), al cabotaje (Art. 7) a las zonas prohibidas (Art. 9), a la aplicación de reglamentos aeronáuticos (Art. 11) a los impuestos de aeropuertos y derechos similares (Art. 15), a las visitas de inspección de las aeronaves (Art. 16) a la exención de derechos de aduana (Art. 24), a las investigaciones de accidentes (Art. 26), a la inembargabilidad por reclamaciones respecto a patentes (Art. 27), el reconocimiento de certificados y licencias (Art. 33), a las restricciones sobre carga (Art. 35), deberán ser objeto del texto del acuerdo firmado y ser sometido al Consejo que las aceptara o las negara según que obedezcan o no a las reglas del Convenio y sus anexos. Por consiguiente, corresponde al Consejo comprobar si los artículos del acuerdo que se refieran a estas disposiciones del Convenio no se oponen a sus exigencias; sin embargo la actitud y la forma del actual Convenio no debe basarse estrictamente en la ley, si no sobre todo intentar proporcionar a los pueblos del mundo los transportes aéreos sus seguros regulares eficaces y económicos de que tienen necesidad, según la exposición muy clara del Artículo 44 (d) del Convenio de Chicago.

8. En conclusión, corresponde por consiguiente al Comité Jurídico el declarar un proyecto con disposiciones que exijan para que esta aeronave el registro internacional así como el archivo obligatorio de los acuerdos firmados entre los Estados contratantes para operación en común de los servicios internacionales y también el medio a adoptar para examinar los acuerdos que para autotizar el archivo y la matrícula.

f) Proyecto de una Sección del Informe del Comité en el XVI período de sesiones (sección relativa

al asunto Núm. 3 del orden del día)

NOTA: Cuando se preparó esta redacción, el Comité jurídico aún no había terminado su examen de la cuestión objeto del LC/ Documento de trabajo Núm. 735-6, ni la cuestión encargada del Grupo de Trabajo sobre la aplicación uniforme de las leyes aeronáuticas por parte de los Estados que constituyen un organismo internacional de explotación.)

### Introducción.

El Comité tomó nota, fundándose en los documentos que le fueron suministrados, de que los estudios realizados por la OACI sobre la cuestión de los problemas de nacionalidad y matrícula de aeronaves explotadas por organismos internacionales empezó ya en 1948, cuando la Asamblea de la Organización adoptó la resolución A2-13 y que diversos órganos, a saber, el Comité de transporte aéreo, el Consejo, un Grupo de expertos designado por el Consejo y, durante los tres últimos años, un Subcomité del Comité jurídico han estudiado esta materia.

2. El presente informe se relaciona únicamente con la cuestión relativa al Artículo 77 del Convenio de Aviación Civil Internacional, la finalidad que se persigue con este informe es la de dar un asesoramiento al Consejo de la Organización, cumpliendo de esta forma con el encargo de dicho Consejo como el resultado de las solicitudes hechas a dicho organismo por la Liga de Estados Arabes en 1959 y la Union Africaine el Malgache de Cooperation Economique, así como el gobierno de la Repúbli

ca Arabe Unida en 1964, al efecto de que el Consejo determine, de acuerdo con el Artículo del Convenio anteriormente mencionado, la forma en las disposiciones del Convenio habrán de aplicarse a las aeronaves que se explotan por el organismo internacional de explotación.

2.1 Los aspectos de esta materia que no sean relacionados con el Convenio de Chicago serán objeto de estudio ulterior, entendiéndose - que en un Convenio, el formado en Tokio en septiembre de 1963 en relación con los delitos y ciertos otros actos cometidos a bordo de aeronaves se adopto ya cierta solución a los fines de dicho Convenio.

B) RESOLUCIONES DEL COMITE JURIDICO SOBRE EL ARTICULO  
77 DEL CONVENIO DE CHICAGO.

f) Interpretación del Artículo 77 del Convenio de Chicago.

El Comité jurídico, hace un estudio exhaustivo, sobre la interpretación que ha de darse al Artículo 77 del Convenio de Chicago y la interpretación dice lo siguiente:

"Organizaciones autorizadas de explotación conjunta.

Ninguna disposición del presente Convenio impide que dos o más Estados contratantes constituyan organizaciones de explotación conjunta del transporte aéreo u organismos internacionales de explotación del mismo, ni que organicen consorcios de sus servicios aéreos sobre cualquier ruta o región. Sin embargo estas organizaciones u organismos y consorcios se regirán por las disposiciones del presente Convenio, incluso las relativas al registro de acuerdos ante el Consejo. El Consejo determinará la forma en que las disposiciones del presente Convenio sobre nacionalidad de aeronaves se aplicarán a las aeronaves explotadas por entidades internacionales de explotación".

3.1 Las siguientes cuestiones jurídicas fueron examinadas a los fines de la interpretación de la última frase del Artículo 77 del Convenio de Chicago:

(a) "disposiciones del presente Convenio sobre nacionalidad de aeronaves": el Comité después de haber examinado las disposiciones del Convenio de Aviación Civil Internacio

nal, considera que las palabras citadas han de interpretarse en el sentido de comprender, no solamente los Artículos 17 al 21 que aparecen en el Capítulo III, titulado Nacionalidad de las aeronaves, del Convenio, sino también todos los Artículos del Convenio que, ya sean en forma expresa o tácita, se refieren a la nacionalidad de las aeronaves:

- (b) "matrícula común" y "matrícula internacional", la primera expresión se emplea aquí a fin de indicar el sistema de matrícula de aeronaves de acuerdo con el cual los Estados que constituyan el organismo de explotación creen un registro no nacional a fin de llevar a cabo la matrícula común de las aeronaves. Este sistema se expone en forma más detallada en el párrafo 6 más adelante. La otra expresión es decir "matrícula internacional" indica los casos en que la aeronave está registrada en una organización internacional. Es rasgo común a ambos casos de matrícula que la aeronave no se matriculará sobre base nacional en determinado Estado.

En el sentido de las expresiones anteriormente expuestas el Comité jurídico examinó la cuestión de si la matrícula común y la matrícula internacional de las aeronaves serían compatibles con las disposiciones del Convenio de Chicago, o sí, con el fin de cumplir con dichas disposiciones, sería necesario modificar el Convenio prescindiendo del caso de las aeronaves matriculadas nacionales por entidades internacionales de explotación, con respecto a las cuales el Consejo no tendría ninguna función que realizar

de acuerdo con el Artículo 77, se examinó la cuestión de determinar si las disposiciones del Convenio, sin enmienda aplicarse a las aeronaves de tales entidades cuando no están matriculadas sobre una base nacional. El Artículo impone específicamente al Consejo el deber de determinar el modo en que las disposiciones del Convenio relativas a la nacionalidad de las aeronaves deben ser aplicadas a dichas aeronaves operadas por entidades internacionales de explotación. En opinión del Comité Jurídico, ello implica que tales disposiciones pueden ser aplicadas a dichas aeronaves sin modificar el Convenio. Por lo tanto el Comité Jurídico concluye que, sin enmienda alguna al Convenio de Chicago, sus disposiciones pueden aplicarse, por determinación del Consejo, a las aeronaves no matriculadas sobre una base nacional, tales como las aeronaves con una matrícula común o con una matrícula internacional, a reserva sin embargo, del cumplimiento de ciertas condiciones. Estas condiciones se indican en el párrafo 8 mas adelante.

Efecto de la "determinación" por el Consejo en virtud del Artículo 77.

Todas estas decisiones, son las que tomo el Comité Jurídico, en virtud de la diversidad de cuestiones presentadas en el Artículo 77, medidas que pasarían con posterioridad al Consejo. Con esto queda cumplida la misión encomendada al Comité Jurídico, que era asesorar al Consejo de los problemas que exponía el Artículo mencionado con anterioridad.

De lo anterior se desprende que, en opinión del Comité Jurídico, una determinación hecha por el Consejo en virtud del Artículo 77 del

Convenio de Chicago, y dentro del campo de aplicación de dicho Artículo, será obligatorio para todos los Estados contratantes. De acuerdo con ello, en los casos de aeronaves matriculadas en un registro común o internacional y que cumpla con las condiciones previstas en el párrafo 8 de este documento se aplicarán también los derechos y obligaciones previstas por el Convenio de Chicago, como en el caso de aeronaves de un Estado contratante matriculadas con carácter nacional.

### Matrícula común

El Comité Jurídico opina que la matrícula común debe entenderse así:

6. Al estudiar la cuestión de la matrícula común, el Comité considero el siguiente esquema, en el entendimiento de que también existe la posibilidad de otros esquemas.

- (a) Los Estados que constituyan el organismo internacional de explotación establecerán un registro común a fin de matricular las aeronaves a explotar por dicho organismo. Esto será un registro independiente de cualquier otro registro nacional cualquiera de estos Estados mantengan la forma ordinaria.
- (b) El registro común puede ser único o consistir en varias partes. En el primer caso, el registro será llevado por uno de los Estados que constituyan el organismo internacional de explotación, y en el último caso, cada -



parte será llevada por cualquiera de los diversos Estados.

- (c) Una aeronave solamente podrá ser matriculada una vez en el registro común o, en el caso en que existen partes diferentes, en aquella parte del registro común que se lleve por determinado Estado.
- (d) Todas las aeronaves matriculadas en el registro común o en cualquier parte del mismo llevarán una marca común, en vez de una marca nacional.
- (e) Las funciones del Estado de matrícula en virtud del Convenio de Chicago (por ejemplo, la expedición del certificado de matrícula, el certificado de aeronavegabilidad o las licencias de tripulación) se llevarán a cabo por el Estado que mantenga el registro común o, si procede, por el Estado que mantenga la parte correspondiente de dicho registro. En todo caso, el ejercicio de tales funciones se llevará a cabo por cuenta de todos los Estados conjuntamente.
- (f) No obstante el párrafo (e) anterior las obligaciones del Estado de matrícula por lo que se refiere a las diversas disposiciones del Convenio de Chicago constituirán una obligación solidaria de todos los Estados que constituyen el organismo internacional de explota

ción. Toda queja de otros Estados contratantes será -  
aceptada por cada uno de todos los Estados contratan-  
tes.

6.1. Hay que hacer observar en relación con el párrafo (c) anterior, que ninguna aeronave puede ser matriculada simultáneamente en más de uno de los Estados componentes del organismo ya que ello sería incompatible - con lo previsto en el Artículo 18 del Convenio de Chicago.

#### Matrícula internacional

7. La idea esencial en este caso es que la aeronave se matricu-  
la en un organismo con carácter internacional y con personalidad jurídica.  
Tal organismo se ocupara de las funciones de registro de aeronaves y la ex-  
pedición de los documentos relacionados con dicha matrícula y será indepen-  
diente del organismo que opera los servicios aéreos. El organismo para la  
matrícula internacional podrá estar compuesto de los mismos Estados que -  
constituyen el organismo internacional de explotación, o bien podría ser al-  
guna organización internacional.

Condiciones. Aquí el Comité jurídico sugiere al Consejo:

8. El Consejo debería guiarse por los siguientes principios bá-  
sicos a fin de llegar a una determinación de acuerdo con el Artículo 77.

1. En el caso de matrícula común

A. Los Estados que constituyan el organismo de explotación  
internacional estarán obligados solidariamente a asumir las obligaciones -

que, en virtud del Convenio de Chicago, corresponden al Estado de matrícula.

B. Los Estados que constituyan el organismo internacional de explotación designarán, para cada aeronave, el Estado correspondiente - de entre ellos que estará encargado de recibir y responder a los cargos que pudiesen hacerse por otros Estados contratantes del Convenio de Chicago - por lo que se refiere a dichas aeronaves. Esta designación será únicamente para fines prácticos, y sin perjuicio de la responsabilidad solidaria de los - Estados que participan en el organismo, y las obligaciones asumidas por el Estado así asignado se cumplirán tanto por cuenta propia como por cuenta de todos los Estados participantes.

C. La explotación de las aeronaves en cuestión no podrá dar lugar a ninguna discriminación contra aeronaves matriculadas en otros - Estados contratantes por lo que se refiere a las disposiciones del Convenio de Chicago.

D. Los Estados que constituyan el organismo internacional de explotación tomarán medidas al efecto de que sus leyes, reglamentos y procedimientos relativos a la explotación de las aeronaves de dicho - organismo observando modo uniforme con las obligaciones impuestas por el Convenio de Chicago y los Anexos del mismo.

11. En el caso de un registro internacional, los Estados que constituyan el organismo internacional de explotación pueden crear un sistema - de registro, que en la opinión del Consejo permita a los demás Estados - miembros de la OACI contar con garantías suficientes al efecto de que se

cumplan con las disposiciones del Convenio de Chicago. A este respecto se aplicarán las condiciones objeto de los incisos A, C y D anteriores.

Medidas a tomar por el Consejo sobre el Artículo 77.

Prosigue el Comité Jurídico, diciendo al Consejo, que lo más pertinente para la resolución de las cuestiones del Artículo 77 es lo siguiente:

9. En la opinión del Comité jurídico, el Consejo, al cumplir con su mandato en virtud de la segunda frase del Artículo 77, podría correctamente adoptar una resolución que recogiera las condiciones y principios objeto del párrafo 8 anterior, haciendo constar igualmente que la forma en que las disposiciones del Convenio en materia de nacionalidad de aeronaves han de aplicarse la siguiente:

(1) En el caso de matrícula común o internacional, todas las aeronaves de determinado organismo internacional de explotación tendrán una marca común, y no la marca de nacionalidad de determinado Estado, y las disposiciones del Convenio sobre marcas de nacionalidad (Artículos 12 a 20) y en el anexo 7 del Convenio se aplicarán por consiguiente.

(2) Sin perjuicio de los derechos de otros Estados contratantes, de acuerdo con lo previsto en los incisos C del párrafo 8 anterior y del párrafo 13 siguiente, se considerará que cada aeronave tiene, a los fines del Convenio, la nacionalidad de cada uno de los Estados que constituyan el organismo internacional de explotación.

(3) En la aplicación de los Artículos 25 y 26 del Convenio

el Estado que lleve el registro o la parte correspondiente del mismo relativo a determinada aeronave se considerará que es el Estado de matrícula de la aeronave".

10. Es de suponer que el organismo internacional de explotación en cuestión someterá al Consejo los informes pertinentes sobre su plan de matrícula común o matrícula internacional de sus aeronaves. Ello será necesario para comprobar si tal plan reúne las condiciones previstas en el párrafo 8 anterior. Hay que observar igualmente que el Artículo 83 del Convenio de Chicago exige que los acuerdos y los arreglos aeronáuticos llevados a cabo por cualquier Estado contratante se registre inmediatamente en el Consejo.

11. El Comité discutió de sí, teniendo en cuenta los informes recibidos de un organismo internacional de explotación, el proceso de determinación en virtud del Artículo 77 habría de incluir el examen al que se cumplirán en cada caso las condiciones objeto del párrafo 8 anterior. Algunos miembros del Comité opinaron que, en virtud del Artículo 77, tal examen podría no ser suficiente. Sin embargo se reconoció que tal examen por el Consejo estaría justificado por otras disposiciones del Convenio de Chicago, particularmente el Artículo (54) (a). Finalmente, se llegó a un consenso sobre esta cuestión, tal como se indica en el párrafo 12 anterior.

12. Se estuvo de acuerdo en el proceso de determinación previsto en el Artículo 77 habría de incluir lo siguiente:

- (1) Adopción por el Consejo de los principios generales y básicos a aplicar en los casos de matrícula común o

internacional de aeronaves. Estos se exponen en el párrafo 18 y siguientes: y

- (2) Aplicación de los principios generales y básicos anteriormente mencionados a determinado plan de matrícula común o internacional que sea presentado al Consejo - entendiéndose que, en el caso de matrícula común expuesto en el párrafo 6 anterior no existirá problema por el cumplimiento de las condiciones previstas en el párrafo 8 y, por consiguiente tal determinación por el Consejo, en este u otros casos similares tendrá un carácter simplemente formalístico y se dará automáticamente. Otros casos de matrícula común y todos los casos de matrícula internacional exigirán una consideración diferente.

#### Composición del organismo internacional de explotación.

El Comité Jurídico opina que si, en el caso de cierto organismo internacional de explotación, los Estados que constituyan dicho organismo no son todos miembros de la OACI, todo Estado contratante que no sea miembro del organismo de explotación podrá negar a un Estado no contratante los beneficios y privilegios que el Convenio confiere a las aeronaves de dichos Estados contratantes.

## C O N C L U S I O N E S

Resumiendo este trabajo en orden del que se ha presidido su desarrollo o sea, yendo de lo general a lo especial, llego a las siguientes conclusiones:

1. Después de haber examinado exhaustivamente las diferentes definiciones que existen de la aeronave, mi concepto de la misma es: Todo aparato más pesado que el aire, que circule en el aire y cuya finalidad es el transportar personas o cosas.

2. La aeronave es de naturaleza jurídica compleja pero guiándome por los estudios que han llevado a cabo diversos estudiosos de la materia, concluyo: que la naturaleza jurídica de la aeronave es mixta. Es decir, que está supeditada al régimen jurídico de los bienes muebles y de los bienes inmuebles, ya que para la resolución de un caso concreto, se atenderá fundamentalmente el acto jurídico realizado y por consiguiente la conducta a seguir será sujetarse a las normas de los bienes muebles o de los inmuebles.

3. Las aeronaves se clasifican desde el punto de vista jurídico en: 1) Públicas; 2) Privadas; y 3) Nacionales y 4) Extranjeras. Se consideran públicas; las destinadas a un servicio del Estado, dentro de éstas se encuentran las siguientes: a) las militares; Estas gozan de una reglamentación especial. b) Las destinadas a un servicios civil del Estado como son: 1) Aduanas, 2) Correos y 3) Policía. Las aeronaves privadas se subdividen en: 1) De servicio público y 11) De servicio privado. En las

de servicio público se encuentran: a) Las comerciales, que están destinadas al; 1) Transporte remunerado de pasajeros, 2) de carga y 3) De correspondencia. b) Las de turismo. En las de servicio privado están: 1) Las deportivas, y 2) Las esencialmente particulares. Ejemplo; la aeronave perteneciente a un ejecutivo destinada a su uso personal;

3) Las aeronaves nacionales son; todas aquéllas que pertenecen a un determinado Estado, y que cumplen con los requisitos exigidos por ese Estado y sus leyes, para ser consideradas nacionales. Ejemplo; una aeronave que cumple con las condiciones exigidas por la Ley de Vías Generales de Comunicación, tendrá la calidad de aeronave mexicana. 4) Las aeronaves extranjeras, por exclusión, son todas aquéllas que no son nacionales.

4. Las aeronaves tienen nacionalidad, y una sola nacionalidad.

5. Los efectos jurídicos que tiene la aeronave al otorgársele una nacionalidad, por el registro aeronáutico correspondiente, es la de individualizarla de las demás aeronaves, y con ello tener una vida jurídica propia.

6. El registro aeronáutico es; la institución jurídica, creada por el Estado, de orden público, con la finalidad de llevar el control de todos los actos jurídicos realizados entre el Estado y las aeronaves de su pertenencia o de sus nacionales.

7. La creación de "organizaciones de explotación conjunta del transporte aéreo y "consorcio de sus servicios", es buena, puesto que Estados económicamente débiles o subdesarrollados, tendrían más oportunidad de incrementar su aviación a la vez de tener más poderío económico y político.



8. Debe impulsarse la creación de los "organismos internacionales de explotación" y aceptarse la "matrícula internacional común", ya que con la creación de estos organismos, Estados como México y países sudamericanos, se defenderían de monopolios como Estados Unidos y Francia.

9. La legislación nacional, acepta de manera amplia lo establecido en el Convenio de Chicago, en sus Artículos 17 a 21, por lo tanto pido, que se incorpore en dicha legislación lo concerniente al Artículo 77 del mismo convenio, así como incrementar la creación de "organismos internacionales de explotación" y "consorcios de sus servicios", ya que con ello, México que es un país en vías de desarrollo podría defenderse de los grandes monopolios de la aviación. A la vez que es factible, el establecimiento de éstos con países sudamericanos, ya que se encuentran en la misma situación que el nuestro.

RESOLUCION ADOPTADA POR EL CONSEJO SOBRE NACIONALIDAD Y MATRICU-  
LA DE AERONAVES EXPLOTADAS POR AGENCIAS INTERNACIONALES DE EXPLOTA  
CION.

EL CONSEJO

CONSIDERANDO lo dispuesto en el Artículo 77 del Convenio de Aviación Civil Internacional, cuya última frase dice: "El Consejo determinará la forma en que las disposiciones del presente Convenio sobre nacionalidad de aeronaves se aplicará a las aeronaves explotadas por agencias internacionales de explotación".

CONSIDERANDO el informe sobre esta materia del Comité Jurídico, Doc 8704-LC/155, 22/9/76, Anexo C.

CONSIDERANDO las conclusiones del Comité Jurídico tal como se exponen en dicho informe.

CONVINIENDO que, sin, modificar el Convenio de Aviación Civil Internacional, pueden aplicarse las disposiciones del Convenio, mediante una determinación del Consejo en virtud de dicho Artículo 77, a las aeronaves que no esten matriculadas sobre una base nacional tales como las aeronaves objeto de "matrícula común" o de "matrícula internacional" (expresiones que se definen en el Apéndice I que se acompaña), a reserva, sin embargo, de cumplirse ciertos criterios básicos, que se han establecido por el Consejo.

ESTIMANDO que una determinación hecha por el Consejo en virtud

del Artículo 77 del Convenio, y dentro del campo de aplicación de dicho Artículo, hecha de acuerdo con el procedimiento que se indica a continuación, sera obligatoria para todos los Estados contratantes y que, por consiguiente, en el caso de aeronaves matriculadas sobre una base común o internacional y con respecto a las cuales se cumplan los criterios básicos que se han establecido por el Consejo, se aplicarán los derechos y obligaciones en virtud de dicho Convenio como en el caso de aeronaves de un Estado contratante matriculadas con carácter nacional.

RESUELVE que en el proceso de determinación previstos en dicho Artículo 77 incluya la aplicación de los criterios básicos que se han establecido por el Consejo, a cada plan particular de matrícula común o internacional que se le someta, con la información apropiada y definitiva relativa a dicho plan, y descripción del mismo, por los Estados que constituyan la agencia internacional de explotación en cuestión.

DECIDE, con respecto al establecimiento de los criterios básicos a que se hace referencia en los tres párrafos precedentes, lo siguiente:

- a) En los casos de matrícula común, adoptar los criterios básicos especificados en la Parte I del Apéndice 2 adjunto;
- b) En los casos de matrícula internacional, tomar como guía la Parte II del Apéndice 2 adjunto.

TOMA NOTA en relación con el proceso de determinación anteriormente expuesto de que, si bien el Consejo tiene libertad para hacer tal determinación en la forma que considere conveniente, en el caso de matrícula común expuesto en el Apéndice 3 a esta Resolución, habría gran problema por lo que se refiere al cumplimiento de los criterios básicos previstos en la Parte I del Apéndice 2 de la presente y, por consiguiente, una determinación por el Consejo en estos u otros casos similares sería simplemente de carácter formalista y podría ser concedida automáticamente.

TOMA NOTA igualmente de que otros casos de matrícula común y todos los casos de matrícula internacional pudieran exigir métodos diferentes.

DECIDE que, al complementarse el proceso de determinación anteriormente expuesto por lo que respecta a un plan concreto que, en opinión del Consejo, cumpla con los criterios básicos previstos en el Apéndice 2 a la presente, la forma de aplicación de las disposiciones del Convenio, en materia de nacionalidad de aeronaves será la siguiente:

- (1) En el caso de matrícula común o internacional, todas las aeronaves de determinada agencia internacional de explotación tendrán una marca común, y no la marca de nacionalidad de determinado Estado, y se aplicarán mutatis mutandis las disposiciones del Convenio sobre marcas de nacionalidad (Artículos 12 y 20 del Convenio) y el Anexo 7 del Convenio.

- (2) Sin perjuicio de los derechos de otros Estados contratantes, tal como se prevé en C del Apéndice 2 a la presente y en la nota 2 del mismo, se considerará que cada una de tales aeronaves tiene, a los fines del Convenio, la nacionalidad de cada uno de los Estados que constituyan la agencia internacional de explotación.
- (3) En la aplicación de los Artículos 25 y 26 del Convenio el Estado que mantenga el registro común relativo a determinada aeronave se considerará que es el Estado donde está matriculada tal aeronave, y

DECLARA que-

- (1) La presente Resolución se aplica únicamente cuando todos los Estados que constituyan la agencia internacional de explotación sean y continúen siendo partes en el Convenio de Chicago.
- (2) La presente resolución se aplica al caso de aeronaves que, aunque explotadas por una agencia internacional de explotación, estén matriculadas sobre una base nacional.

A P E N D I C E 1

A los fines de la presente Resolución

La expresión "matrícula común", indica el sistema de "matrícula común", indica el sistema de matrícula de aeronaves de acuerdo con el cual los Estados - que constituyan la agencia internacional de explotación crean un registro nacional a fin de llevar a cabo la matrícula común de las aeronaves a explotar por la agencia, y La expresión "matrícula internacional" indica los casos en que la aeronave a explotar por la agencia internacional de explotación esté matriculada, no sobre una base nacional, sino en una organización internacional de los mismos Estados que constituyan la agencia internacional de explotación.

A P E N D I C E 2

CRITERIOS BASICOS

Parte I      En el caso de matrícula común

- A.      Los Estados que constituyan la agencia internacional de explotación estarán obligados solidariamente a asumir las obligaciones que en virtud del Convenio de Chicago corresponden al Estado de matrícula.
  
- B.      Los Estados que constituyan la agencia internacional de explotación designarán para cada aeronave, el Estado correspondiente de entre ellos que estará encargado de recibir y contestar a las reclamaciones que pudiesen hacerse por otros Estados contratantes del Convenio de Chicago por lo que se refiere a dichas aeronaves. Esta designación únicamente para fines prácticos, y sin perjuicio de la responsabilidad solidaria de los Estados que participen en la agencia y las obligaciones asumidas por el Estado así asignado se cumplirán tanto por cuenta propia como por cuenta de todos los demás Estados participantes (Véase también la Nota I más adelante)
  
- C.      La explotación de las aeronaves en cuestión no podrá dar lugar a ninguna discriminación contra las aeronaves matriculadas en otros Estados contratantes por lo que se refiere a las disposiciones del Convenio de Chicago (Véase también la Nota 2 más adelante)

D. Los Estados que constituyan la agencia internacional de explotación tomarán medidas al efecto de que sus leyes, reglamentos y procedimientos relativos a las aeronaves y personal de dicha agencia, cuando se dediquen a la navegación aérea internacional, observen de modo uniforme las obligaciones impuestas por el Convenio de Chicago y sus anexos.

Parte II En el caso de matrícula internacional, el Consejo al hacer su determinación, deberá asegurarse que todo sistema de matrícula internacional creado por los Estados que constituyan la agencia internacional de explotación da a los demás Estados miembros de la OACI garantías suficientes al efecto de que se cumplan con las disposiciones del Convenio de Chicago. A este respecto se aplicarán en todo caso los criterios objeto de los Anexos A, C y D anteriores entendiéndose que el Consejo podrá adoptar otros criterios suplementarios.

NOTA I:

En relación con B anterior en el caso de matrícula común, las funciones de matrícula en virtud del Convenio, (Particularmente la expedición y revalidación de certificados de matrícula y aeronavegabilidad y de licencias de la tripulación de vuelo) se ejercerán por el Estado que mantenga el registro común o la parte correspondiente del registro común que corresponda a determinada aeronave. En todo caso el ejercicio de tales funciones se hará en nombre y representación de todos los Estados contratantes.



**NOTA 2**

**En relación con el inciso C anterior y por lo que se refiere a los Artículos del Convenio de Chicago que se mencionan a continuación.**

A P E N D I C E 3

En relación con la presente Resolución se presentó al Consejo el siguiente esquema de matrícula común, y se tomó nota al mismo tiempo de que también existe la posibilidad de otros esquemas.

(a) Los Estados que constituyan la agencia internacional de explotación establecerán un registro común a fin de matricular las aeronaves a explotación por dicha agencia. Este será un registro independiente de cualquier otro registro nacional que cualquiera de estos Estados pueda mantener en forma ordinaria.

(b) El registro común puede ser único o consistir en varias partes. En el primer caso, el registro será llevado por uno de los Estados que constituyen la agencia internacional de explotación y, en el segundo caso, cada parte será llevada por cualquiera de los diversos Estados.

(c) Una aeronave solamente podrá ser matriculada una vez, es decir, en el registro común, en el caso de que existan partes diferentes, en la parte del registro común que se lleve por determinado Estado.

(d) Todas las aeronaves matriculadas en el registro común, en cualquier parte del mismo llevarán, marca común, en vez de una marca nacional.

(e) Las funciones del Estado de matrícula en virtud del Convenio de Chicago (por ejemplo, la expedición del certificado de matrícula, el certificado de aeronavegabilidad o las licencias de tripulación) se llevarán a cabo por el Estado que mantenga el registro común o por el Estado que man

tenga la parte correspondiente de dicho registro. En todo caso, el ejercicio de estas funciones se llevará a cabo por cuenta de todos los Estados conjuntamente.

(f) No obstante el párrafo (a) anterior, las obligaciones del Estado de matrícula por lo que se refiere a las diversas disposiciones del Convenio de Chicago constituirían una obligación solidaria de todos los Estados que constituyan la agencia internacional de explotación. Toda queja de otros Estados contratantes será aceptada por cada uno o todos los Estados mencionados.

B I B L I O G R A F I A

Cooper John C. El Derecho de volar. 1950

Francoz Rigalt Antonio. Principios de Derecho Aéreo. 1939.

Folchi Mario O. y Eduardo T. Consentino. Cuestiones Actuales de Derecho Aeronáutico. 1968.

Foglia y Mercado. Derecho Aeronáutico. 1968,

Hamilton Eduardo. Manual de Derecho Aéreo. 1960, Segunda Edición

Scialoja Antonio. Sistema del Derecho de la Navegación. 1950.

Tapia Salinas Luis. Manual de Derecho Aeronáutico. 1944.

Vertpleatse Julián G. Derecho Internacional Aéreo y del Espacio. 1963.

Ley de Vías Generales de Comunicación. Séptima Edición.

Comité Jurídico.

XVI Período de Sesiones

París, 5-22 de sep. de 1967. Volúmen II.

Documentos 1968 OACI.

ICAO. COUNCIL.

Sixty Second Session

Montreal 19 september 15 december 1967

Minutes with Subject index. August 1969

**Aeronáutica. El mundo fascinante de la Aviación. Número 5 Enero de 1967.**

**Editorial Concord. S. A.**